

On se moque du trafic
depuis 1977

le Délit français

V89_N29

Montréal, le mardi 16 novembre 1999



DOSSIER SPÉCIAL
**transports
urbains**

PAGES 9 à 13

POLITIQUE

Le procès du scrutin proportionnel
p. 15

CULTURE

Un anticonformiste à l'OSM
p. 8

LE FIN MOT DE L'HISTOIRE

par Véronique Mistycki

La table ronde sur l'histoire du Québec qui s'est déroulée jeudi dernier à l'Écomusée du Fier Monde nous a donné Rendez-vous avec l'histoire de façon assez inattendue.

Organisée par le Comité confédéral sur les relations interculturelles et raciales et le Comité de l'immigration et des relations ethniques du Conseil central de Montréal, la table ronde visait à «relater l'histoire, trop souvent méconnue, vécue par nos bâtisseurs issus de tous les coins de la terre». En réalité, les intervenants étaient dramaturge, conteur, écrivain ou même chanteur... et à l'occasion seulement historiens. Cela n'a rien enlevé à la force de leurs discours, et a même contribué à l'ambiance un peu irréelle de cette rencontre (en cercle assez restreint), où les invités se mêlaient à un public sous le charme.

Chaque intervention était comme une petite performance théâtrale, car elle présentait l'histoire du Québec de façon imagée et souvent très vivante... et en tous cas toujours inattendue.

S'était-on donné le mot? Toujours est-il qu'aucun aspect de l'histoire n'a été mis de côté, et la présentation, parfois très fantaisiste, n'en était pas moins tout autant pertinente. Ainsi ont été abordés des éléments aussi différents que l'immigration européenne, l'histoire des Noirs et des Antillais, l'importance de la francophonie, ou encore le destin tragique des autochtones, dont Bob Bourdon, conteur Mic Mac, a présenté plusieurs aspects culturels. Une façon singulière de vivre des siècles d'histoire québécoise en une seule soirée.

Appel à la mémoire, donc, particulièrement présent dans la bouche de Jean Morisset, écrivain et professeur. Une mémoire parfois douloureuse, qui inspirait gravité et respect, mais qui n'excluait pourtant pas une ambiance à la fois chaleureuse et traditionnelle.

En somme, c'est peut-être Louis Caron, écrivain, qui nous a donné le fin mot de l'histoire : «L'histoire, on la voit pas v'nir. Ça vous tombe sur la tête comme l'on ou l'auvais temps, ou ben l'orage.» ☺

Cours de langue anglaise

DÉCEMBRE 1999

| | |
|---|--------|
| Conversation générale (huit niveaux) | 190 \$ |
| EPT 1 : Préparation à la partie standardisée des tests TOEFL, TOEIC, CELDT | 250 \$ |
| EPT 2 : Préparation à la partie «composition» des tests TOEFL, TOEIC, CELDT | 235 \$ |
| Frais d'inscription (non remboursables) | 15 \$ |

Jours : du lundi au vendredi

Heures : de 10 h à 14 h (40 heures)

Dates : du 29 novembre au 10 décembre
(2 semaines)

Inscription : du 8 au 26 novembre.

En personne du lundi au vendredi
(9 h à 16 h 30),
par la poste ou par télécopieur

Règlement par chèque visé ou mandat à l'ordre de l'Université Concordia ou par Visa, MasterCard ou carte de débit. Comptant ou chèques personnels non acceptés

Renseignements :

1600, rue Sainte-Catherine Ouest, suite 117

Montréal (Québec) H3H 2S7

Tél. : (514) 848-3600

Téléc. : (514) 848-2806

Internet : www.concordia.ca/cont_ed

Courriel : celi@alcor.concordia.ca



On vous prépare pour le monde
www.concordia.ca

Centre de
l'éducation
permanente



Cette semaine Aude se souvient

par Aude Maltais-Landry

En fait cette année j'ai oublié. Prise dans le tourbillon (de feuilles mortes) du mois de novembre, j'ai à peine réalisé, en voyant quelques coquelicots épars sur les manteaux gris, que le jour du Souvenir était de retour pour nous inciter à pleurer nos morts. L'an passé, le 11 novembre à onze heures, heure officielle de la fin de la Grande Guerre, j'étais justement dans un cours sur la guerre de 14-18 (difficile de passer à côté!), et nous avions observé la minute de silence traditionnelle. C'était émouvant - un peu. Mais très artificiel. Que fait-on des traditions lorsqu'elles deviennent artificielles? Allons-nous célébrer pendant mille ans les morts des deux grandes guerres? Et que faisons-nous des autres?

Je n'ai pas de réponse à ces questions, mais en tant qu'étudiante en histoire, elles me chichotent pas mal. D'un côté je crois qu'il faut faire un effort pour ne jamais oublier l'absurdité de la guerre, et en ce sens je me dis que oui, le jour du Souvenir a sa raison d'être. Oublier si vite, c'est faire la preuve que nous n'apprendrons jamais de nos erreurs. De l'autre côté, je crois que si cela demande vraiment un «effort», cette symbolique perd tout son sens. Se forcer, une journée par an, à célébrer des morts auxquels nous ne pensons pas les 364 autres, ça me paraît absurde aussi. Je suis consciente cependant que bon nombre de gens ont vécu la guerre de si près qu'ils ne peuvent - ou ne veulent? - oublier. Car si ça fait «déjà» cinquante ans, ça ne fait aussi «que» cinquante ans, quarante-vingt dans le cas de la première. C'est bien peu dans l'histoire de l'humanité. Mais pour nous, petits Canadiens (ou Québécois, on va pas s'obstiner là-dessus aujourd'hui), la guerre est souvent lointaine, abstraite, elle est un concept flou qui existe dans nos livres d'histoire et à travers des cartes, des chiffres et des coquelicots de velours rouge. Se souvenir, c'est bien joli, mais de quoi?

J'ai compris à quel point il y avait un décalage

entre l'Europe et ici lorsque j'ai vu, dans chaque petit village français, un monument aux morts placé au centre du village et qui rappelle chaque jour aux habitants le prix de leur liberté: les enfants morts pour la patrie. Vous saviez qu'il y a un monument aux morts au parc Lafontaine? Moi c'est un Français qui me l'a fait remarquer cet été. Nous n'avons pas connu la guerre, l'occupation, les bombardements. Nous vivons sur une terre vierge qui n'a pas (encore) été tachée par les batailles sanglantes. L'histoire du Québec comporte une bataille de vingt minutes, douze pendus et un enlèvement politique. Ça ne fait pas beaucoup lorsqu'on compare avec à peu près n'importe quel pied carré de la planète. Les gens qui viennent ici chercher les «grands espaces» viennent aussi y chercher une nature qui n'est pas défigurée par le mur de l'Atlantique, les trous des bombes et le risque de sauter sur une mine. Ils fuient justement ce contexte où la guerre est omniprésente à chaque coin de rue. Ils cherchent la terre d'asile...

Bref. Je m'éloigne du sujet. Je crois qu'il est très difficile pour nous, d'une part de vraiment comprendre ce qu'est la guerre, d'autre part de réaliser pleinement notre chance d'être épargnés de ce fléau.

Mais malgré cela, ou peut-être justement à cause de cela, nous ne pouvons oublier qu'elle pourrait frapper n'importe quand. Si le jour du Souvenir pouvait faire référence à toutes les guerres et devenir l'occasion de rendre hommage à tous les soldats inconnus et tous les civils morts de l'absurdité, je crois qu'il prendrait une dimension universelle qu'il risque de perdre à la longue s'il continue d'être associé uniquement aux deux grandes guerres. En mémoire de tous les jeunes de notre âge qui ne demandèrent jamais d'aller servir de chair à canon, il me semble important de faire l'effort de nous souvenir de notre chance. Et de nous donner, un peu, la responsabilité d'être heureux à leur place. ☺

LE GROUPE PANAMA ET LE COMMISSAIRE FRANCOPHONE DE L'AÉUM SONT FIERS D'ORGANISER UNE

BOÎTE À CHANSONS

Le jeudi 18 novembre 1999 à 21h00,
au Alley Cats

En vedette:
Le groupe Slim Jim (UdeM)
Jérôme Savoie (McGill)
Session de jam de musique latine
Soyez-y



On vous prépare pour le monde
www.concordia.ca

Centre de
l'éducation
permanente



Un mur de perdu, un autre de retrouvé

par bartek komorowski

Le 9 novembre, les citoyens de la capitale allemande ont célébré le dixième anniversaire de la chute du mur de Berlin, l'un des symboles les plus puissants de l'histoire du vingtième siècle.

Pour les citoyens de l'Europe de l'Ouest et pour les Nord-américains, la chute du mur représente le triomphe du capitalisme et de la démocratie. Pour les historiens, c'est le symbole du début de la fin de l'empire soviétique, de la fin du communisme en Europe, et de la fin de quatre décennies de guerre froide. Mais pour certains Allemands, ce symbole représente le début d'une transition souvent pénible — même plus que les dernières années du régime communiste de la République Démocratique Allemande.

Des milliers d'Allemands sont venus joyeusement célébrer cette occasion à Berlin, qui vient tout juste de redevenir le siège officiel du gouvernement de l'Allemagne unie. Mais pendant que les participants s'amusaient à écouter des concerts de musique et à regarder des feux d'artifice, on semblait ignorer que même si l'Allemagne est « unie » en tant que territoire, sa population reste loin d'être véritablement unie. Là où se dressait le mur ou la frontière politique des deux Allemagnes, il existe encore une frontière. C'est une frontière entre une partie riche et une partie toujours pauvre, chacune ayant des gens avec des mentalités complètement différentes.

Mardi passé, une grande portion de la population de ce qui était l'Allemagne de l'Est avait beaucoup moins de raisons de célébrer que la foule qui s'est présentée à Berlin. Après la chute du mur, le capitalisme a envahi leur pays comme une tempête. Des entrepreneurs de l'Ouest ont rapidement acheté des entreprises et des usines dans l'est. Ils se sont rendus compte que ces établissements n'étaient pas rentables, et les ont fermés presque aussi rapidement qu'ils les avaient achetés. Dans une période de quelques mois, l'Allemagne de l'Est est passée d'un taux de



nouvelle

réalité. En général, les régions proches de l'ancienne frontière s'intègrent bien plus rapidement dans la nouvelle économie. Cependant, les régions plus loin de la frontière ont reçu beaucoup moins d'argent et d'aide de l'Ouest. On note même un certain retour en arrière dans certaines de ces régions. En effet, de nouveaux communistes ont récemment été élus dans plusieurs municipalités. Bien évidemment, la réapparition

du communisme dans ces régions touchées de plein fouet par la transition n'aide en rien leur intégration dans la nouvelle économie.

La division économique du pays n'est pas la seule division qui la tourmente maintenant. Une autre division probablement plus profonde existe entre les deux sociétés. Depuis la fin de la guerre, l'Allemagne de l'Ouest, qui a pris à sa charge la responsabilité des horreurs de la Deuxième Guerre mondiale, a fait de grands efforts pour éliminer le racisme sous toutes ses formes, et a éduqué sa population sur les horreurs que leur pays a commis pendant la Deuxième Guerre. L'ancienne Allemagne de l'Ouest est aujourd'hui une société assez cosmopolite et hétérogène.

Pourtant, l'ancienne Allemagne de l'Est reste toujours extrêmement homogène, et n'est jamais passée par le même processus que l'Ouest. Des groupes de « skin heads » et autres néo-nazis apparaissent partout dans l'Est, et on y voit de plus en plus souvent des slogans comme « Allemagne pour les Allemands ».

Certains Allemands de l'Ouest ont développé une mauvaise attitude envers leurs compatriotes de l'Est en raison de ces tendances racistes et communistes, mais aussi parce qu'ils sentent que les Allemands de l'Est ne sont pas reconnaissants alors

que la réunification leur a coûté beaucoup en termes économiques. Mais les Allemands de l'Ouest sont peut-être également ignorants de la douleur que les Allemands de l'Est ont connu pendant la dernière décennie, et qui continue.

Les animosités au sein du peuple de la nouvelle Allemagne vont probablement durer encore pour des années. Il reste encore beaucoup de chemin à faire. Espérons qu'un jour l'Allemagne va pouvoir fêter la chute du mur de Berlin non seulement comme un territoire uni, mais aussi comme un peuple véritablement uni. ☺

Le Délit français

Le Délit français est publié par la Société de publications du Daily. Il encourage la reproduction de ses articles originaux à condition d'en mentionner la source (sauf dans le cas d'articles et illustrations dont les droits avaient été auparavant réservés, incluant les articles de la CUP). Les opinions exprimées dans ces pages ne reflètent pas nécessairement celles de l'Université McGill. L'équipe du Délit n'endosse pas nécessairement les produits dont la publicité paraît dans ce journal. Imprimé par Payette et Simms inc.

Le Daily est membre fondateur de la Canadian University Press (CUP) et de la Presse étudiante du Québec (PEQ).

Imprimé sur du papier recyclé à 20 p. cent.

ISSN 1192-4608

Le Délit français

rédaction en chef

Julien Laplante
jlaplai@hotmail.com

chefs de pupitre nouvelles

Isabelle Gagné
maisse@hotmail.com

Sylvain Larocque
slaroc@po-box.mcgill.ca

chef de pupitre culture

Julie Rouleau
jroule@hotmail.com

coordonnateur de la mise en page

Jonathan Arès

coordonnatrice de la photographie

Mélissa Martin

coordonnateur des illustrations

Michel Hellman

coordonnatrice de la correction

Sophie Choquet-Girard

collaboration

François Caron

Fon de Vuono-Powell

Céline Furi

Dan Israel

Bartek Komorowski

Caroline Laroche

Aude Maltais-Landry

Antoine Lépendre

Sophie Mathieu

Véronique Mistycki

Philippe de T'Serclaes

Perrine Vennetier

Marie-Hélène Véronneau

Axel Wintrebert

Sonia Ziadé

Le MCGILL Daily

coordination à la rédaction

Jason Chow

gérance

Marian Schrier

publicité

Sasha Deschênes

Boris Shodov

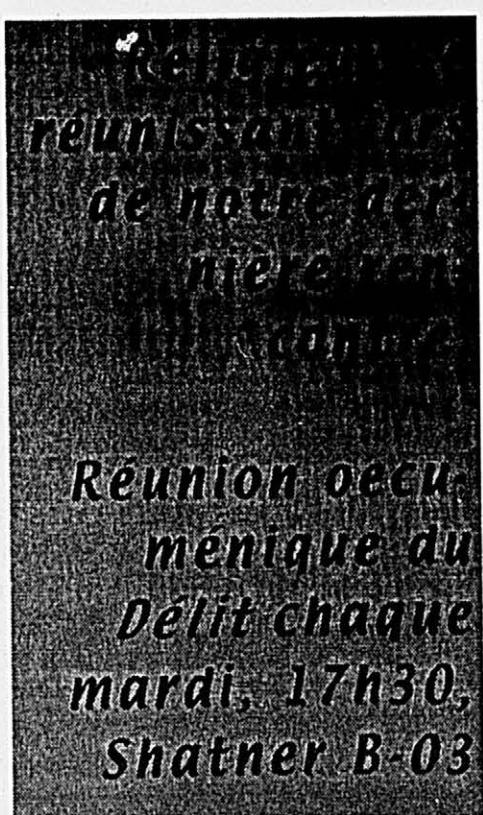
photocomposition et publicité
Cameron Campbell

L'usage du masculin dans les pages du Délit français vise simplement à alléger le texte et ne se veut nullement discriminatoire

adresse électronique

delit@moncourrier.com

3480 McIavish, bur. B-03
Montréal, Québec, H3A 1X9
(514) 398-6784
Télécopieur: (514) 398-8318



Quelle bourse pour vous?

par antoine legendre

La première exigence à remplir quand on souhaite obtenir une bourse pour les études supérieures est bien sûr celle de l'excellence du rendement académique. Une fois cette exigence réalisée, il reste cependant à savoir comment et où aller frapper pour obtenir l'aide souhaitée. Aux études avancées, le talent est primordial mais une bonne connaissance des mécanismes de financement demeure aussi un facteur déterminant dans le parcours d'un étudiant.

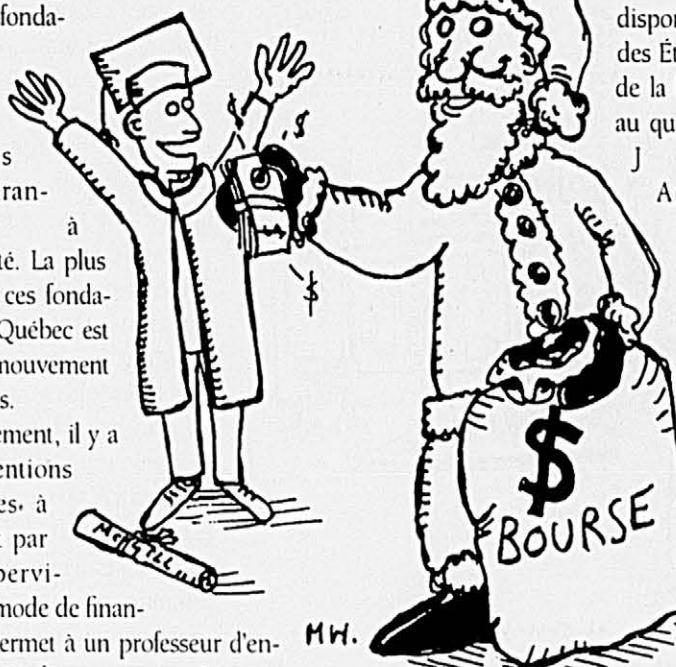
Un étudiant de McGill qui désire poursuivre des études aux cycles supérieurs bénéficie de quatre sources majeures de financement. La première est celle des fonds gouvernementaux. Les différentes agences fédérales qui offrent ce genre de service sont le CRSH (Conseil de recherche en sciences humaines), le CRSNG (sciences naturelles et génie) et le CRM (sciences médicales). Au niveau de la province de Québec, il existe aussi un organisme appelé le FCAR (formation des chercheurs et aide à la recherche) qui remplit des fonctions similaires.

La deuxième source de financement est celle dite des fonds institutionnels. Ceux-ci proviennent des dons de particuliers ainsi que de fonds d'opération gérés par McGill. Aux études avancées, il n'existe pas moins de 900 fonds auxquels sont susceptibles d'être éligibles les étudiants de McGill. Bien sûr, plusieurs de ces fonds sont destinés à des usages très spécifiques. Ainsi, le financement pourra être destiné à un domaine très pointu de recherche. De plus, les individus qui léguent de l'argent à l'Université (souvent par testament) imposent souvent certaines restrictions quant aux récipiendaires des bourses. Même si l'Université est partiellement limitée par ces paramètres, Claude Lalande, le responsable des admissions et des bourses aux deuxième et troisième cycles, nous assure que toutes les bourses de McGill respectent les normes d'équité exigées. Finalement, mentionnons que plusieurs de ces bourses sont

aussi ouvertes à un large bassin d'étudiants. Des fonds institutionnels sont également versés vers les différents départements de l'Université qui ont le mandat de les offrir aux étudiants méritaires.

En troisième lieu, les futurs chercheurs peuvent compter sur l'aide des fondations ou des organismes privés étrangers à l'Université.

La plus active de ces fondations au Québec est celle du mouvement Desjardins. Finalement, il y a les subventions accordées à l'étudiant par son superviseur. Ce mode de financement permet à un professeur d'engager un étudiant en tant qu'assistant de recherche ou encore de lui donner un salaire, c'est-à-dire de le payer pour les travaux de recherche effectués en vue de sa thèse. De plus, il est possible pour l'étudiant de décrocher un poste d'auxiliaire en enseignement. Il sera donc payé pour organiser les travaux dirigés ou pour être un démonstra-



MH.

teur de laboratoire dans le cadre d'un cours. Ce genre de fonctions s'obtient directement par les départements.

La première condition d'éligibilité à une bourse est d'avoir un bon dossier académique et un CGPA variant entre 3.3 et 3.5 selon les agences. Monsieur Lalande indique que cette année, tous les étudiants qui obtiendront les résultats requis seront automatiquement contactés par courriel par la faculté afin de les informer de leur éligibilité.

Il existe donc des bourses destinées à des étudiants qui détiennent des curriculum fort variés. La meilleure façon de savoir à quelles bourses un étudiant particulier est éligible est

encore de consulter le guide intitulé *Graduate Fellowships and Awards* disponible à la faculté des Études avancées et de la Recherche située au quatrième étage du Jams Administration Building.

En outre, cette faculté met à la disposition de tous les étudiants la base de données Spin qui sert à explorer les différentes bourses offertes par les autres universités au Canada, aux États-Unis, en Europe et ailleurs. On peut y avoir accès par le site de la faculté au www.mcgill.ca/lgsr.

Monsieur Lalande indique que les formulaires de demande sont particuliers à chaque programme et qu'il n'existe ainsi aucune indication universelle pour les remplir. Il indique

de plus que certains formulaires sont directement disponibles par Internet. En outre, certains organismes comme le FCAR n'acceptent depuis cette année que les demandes entrées sur leur site web.

Hormis le formulaire, les documents indispensables à une demande de bourse sont les relevés de notes et les lettres de recommandation. De manière générale, trois principaux critères sont scrutés attentivement par les comités d'attribution de bourses. Le premier est celui du rendement académique. À ce sujet, les comités sont, paraît-il, très sensibles aux notes, aux mentions académiques ainsi qu'aux bourses précédemment obtenues. En deuxième lieu, on examine le potentiel du candidat pour la recherche. Les expériences dans ce domaine sont pertinentes à indiquer mais on portera aussi attention aux qualités de chercheur qui peuvent être soulignées dans les lettres de recommandation. De plus, la formulation d'un projet de recherche peut souvent aider. En troisième lieu, seront scrutées les habiletés de communication du postulant. Les éléments pertinents à mentionner à ce sujet sont les publications, les participations à des conférences, à des séminaires (comme celui de l'ACFAS), etc.

Aux dires de monsieur Lalande, McGill est une université bénéficiant d'une longue tradition de donateurs privés. En ce moment, par contre, la faculté des études supérieures travaille à obtenir plus de fonds d'opération. Contrairement à ce que certains peuvent penser, la majorité des bourses sont attribuées dans les domaines de la recherche fondamentale et visent à favoriser la formation de chercheurs. Ce sont des investissements visant à encourager le rayonnement d'une université mais qui servent surtout à contribuer au développement d'une société par l'épanouissement de ses chercheurs. McGill innove encore cette année en ajoutant à ses fonds cent bourses de 5000 dollars.

Alors, qu'à cela ne tienne! Il ne reste plus



Lettres de recommandation: mode d'emploi



par antoine legendre

«À qualités égales, une demande préparée de longue main et avec attention a plus de chance d'être couronnée de succès.» Celle qui s'exprime en ces termes est directrice des études avancées au département de Langue et Littérature françaises de McGill. Madame Diane Desrosiers-Bonin connaît bien les mécanismes de financement des étudiants. Elle a siégé sur les comités d'attribution de bourses du FCAR et du CRSH en plus d'être un témoin privilégié du phénomène de par ses fonctions. Pour Madame Desrosiers-Bonin, la lettre de recommandation occupe une position névralgique dans le processus des demandes de bourses. Aussi, c'est avec une grande gentillesse qu'elle a accepté de livrer au Délit certains traits essentiels propres à ce genre de document.

La première chose à faire pour obtenir une lettre d'un professeur est bien sûr d'en trouver un qui acceptera d'écrire ladite lettre. Il faut bien s'assurer que celui ou celle vers qui l'on se tourne soit disposé favorablement à notre égard car une lettre peu convaincante pourra desservir les intérêts de l'étudiant. Le meilleur moyen pour s'assurer de la collaboration positive du professeur semble être de lui suggérer de refuser s'il pense que sa lettre pourrait nous desservir. Selon Madame Desrosiers-Bonin, le professeur mal à l'aise se prévaudra souvent de cette

porte de sortie.

Dans les grandes facultés, il arrive souvent que les étudiants éprouvent de la difficulté à se faire connaître des professeurs. Ceci ne doit cependant pas les décourager car il existe d'autres moyens pour arriver à bien se présenter. «Avant toute chose, dit notre conseillère, l'étudiant doit présenter au professeur un dossier détaillé qui fasse état de ses réalisations académiques.»

Le dossier devra comprendre une photocopie de la demande, un C.V., une liste des cours suivis avec le professeur ainsi que les notes obtenues. De plus, il faut indiquer précisément au professeur la date limite de la remise du document et la personne à qui il devra être remis. Finalement, il est capital de préciser que la lettre devra être dactylographiée car une lacune à ce sujet fera automatiquement perdre des points au candidat. Idéalement, l'étudiant peut même joindre au dossier un travail corrigé par le professeur.

«Avant toute chose, l'étudiant doit présenter au professeur un dossier détaillé»

Madame la directrice précise que la lettre a plus de chance

d'atteindre ses objectifs si elle trace un portrait crédible du postulant. Des propos exagérément élogieux pourront être mal perçus par les gens siégeant au comité d'évaluation. D'une manière générale cependant, il semble que les lettres soient le plus souvent équitables. Les mauvaises lettres seraient rares, voire exceptionnelles. En outre, les étudiants ont le droit d'aller consulter les lettres écrites à leur sujet une fois le processus terminé.

Finalement, Madame Desrosiers-Bonin précise qu'il ne faut pas attendre trop longtemps avant d'aller rencontrer les professeurs. Les derniers arrivés seront les derniers servis car le professeur ne portera probablement pas une attention aussi grande au dernier dossier qu'au premier.

Madame Desrosiers-Bonin croit beaucoup en la vertu des bourses, en particulier si un étudiant se destine à une carrière de chercheur ou de professeur universitaire. «Les bourses, dit-elle, sont un des engrenages d'une grande machine. Quand l'étudiant réussit à s'insérer dans le mécanisme, les possibilités commencent à s'ouvrir d'une manière impressionnante.»

Et puis, de la même manière que c'est avec de l'argent qu'on fait de l'argent, c'est vraisemblablement avec des bourses qu'on s'attire d'autres bourses... ☐

Cult ure CULTURE Culture

Culture (CINÉMA)

L'AVANT-DERNIER FILM DE PATRICE LECOMTE PRÉSENTÉ DANS LE CADRE DE LA 5E ÉDITION DU FESTIVAL CINEMANIA

La fille sur le pont : ça flotte entre deux eaux

Mettant en vedette Daniel Auteuil et Vanessa Paradis dans un rôle écrit spécialement pour elle, cette œuvre avait suscité certaines attentes. Effectivement, comme le spécifie le catalogue promotionnel du festival, la «magnifique performance [de Vanessa Paradis] devait mettre fin à l'image de «Lolita écervelée» qui lui colle à la peau». Hélas, ce ne sera pas pour cette fois-ci...

Comme le laisse sous-entendre son titre évocateur, *La fille sur le pont* débute sur une note tragique. La fille en question se prénomme Adèle (Vanessa Paradis). Naïve et nymphomane, celle qui croyait que «la vie commence le jour où on fait l'amour», en a assez d'enchaîner les déceptions amoureuses, et est consternée par la malchance qui s'accroche à elle. Elle s'apprête donc à en finir en plongeant dans les eaux glacées qui s'agitent sous le pont de la Seine. À cet instant surgit Gabor (Daniel Auteuil), lequel lui jette nonchalamment : «Vous avez l'air d'une fille qui va faire une connerie.» Lanceur de couteaux de profession, Gabor recrute ses cibles parmi les filles séduisantes et désespérées qui pullulent sur les ponts de la Seine. Il va sans dire qu'Adèle répond parfaitement à ses critères.

Par la suite, le film prend des tournures de *Pretty Woman*, alors qu'une Adèle métamorphosée devient la muse du lanceur de couteaux. Également, Gabor amène Adèle à provoquer elle-même sa bonne fortune, même si «la chance, on croit toujours que c'est ce qu'on n'a pas». Et Adèle jouit de sa chance comme d'un orgasme, à chaque fois que le couteau se plante à quelques millimètres de son corps. Le thème de la chance est récurrent dans le film, ce qui crée un petit aspect invraisemblable qui devient agaçant à la longue. Heureusement, l'histoire d'amour ne sombre pas dans le mélodrame, même si les vingt dernières minutes traînent en longueur et auraient vraiment dû être sabrées.

Entièrement tourné en noir et blanc, *La fille sur le pont* y

gagne en sobriété. Son humour léger et bien dosé ainsi que sa bande sonore judicieusement choisie constituent également des points forts. Daniel Auteuil, qui avait été récom-



La fille sur le pont de Patrice Lacombe

pensé à Cannes pour sa performance dans *Le huitième jour*, se montre égal à lui-même et rend son personnage très crédible. Par contre, on ne peut pas dire que Vanessa ait beaucoup évolué depuis l'époque où elle susurrerait langoureusement «Be my baby». Au premier niveau, son jeu peut être qualifié d'acceptable. Cependant, Adèle étant une séductrice-née, elle doit dégager une énergie palpable qui subjugue l'œil et les sens. Paradis se contente de se

pavaner sans soutien-gorge en émettant une panoplie de soupirs soi-disant sensuels. Pour être consacrée actrice de mérite, il lui faudra attendre un prochain rôle...

Un festival marginal

La présentation de *La fille sur le pont* s'inscrivait dans le cadre du festival Cinemania, qui se déroulait du 4 au 14 novembre et présentait des films français sous-titrés en anglais. Le lieu de projection, soit l'auditorium Maxwell-Cummings du Musée des Beaux-Arts, était très inapproprié : peu d'espace, un écran minuscule séparé des spectateurs par une scène jonchée de fleurs, une très mauvaise visibilité. Bref, on aurait dit la présentation d'un vidéo-souvenir lors d'un gala de fin d'année dans un auditorium d'école secondaire. Mais il est certain qu'en choisissant le Musée des Beaux-Arts comme quartier général, les organisateurs évitaient le dépassement de leur public-cible, soit l'élite culturelle anglophone. Malgré tout, environ 50 p. cent des spectateurs étaient francophones.

De manière générale, la programmation de cette année était assez étroite et offrait autant des premières que des films à l'affiche depuis un certain temps (*Alice et Martin* de Téchiné, *Taxi* de Luc Besson, *À mort la mort!* de Romain Goupil). Cependant, le cinéma québécois était largement sous-représenté, avec seulement deux longs métrages *L'Île de sable* de Johanne Prégent et *Post Mortem* de Louis Bélanger. Le festival Cinemania vise à rendre accessible le cinéma de langue française à ceux qui ne maîtrisent pas la langue de Molière : il serait donc justifié que certaines productions québécoises de qualité puissent elles aussi avoir l'opportunité de rejoindre un public plus large (je pense notamment à *2 secondes* de Manon Briand). Espérons qu'un effort particulier sera fait pour corriger la situation lors de la prochaine édition du festival... ☐

(LITTÉRATURE)

Monopolisons la place!

par françois caron

Tel est le slogan du 22ème Salon du Livre de Montréal, le plus grand salon du livre francophone d'Amérique du Nord. Cette 22ème édition aura lieu du 18 au 23 novembre, place Bonaventure, et regroupera 676 stands. Elle s'articulera autour de trois places : la place Marcel-Couture, la place Loto-Québec et la place Alice-Parizeau.

Cette année, le Salon est tenu sous la présidence de Marc Favreau, alias Sol, qui a accueilli avec sa verve habituelle les journalistes lors de la conférence de presse. Il mettra à l'honneur deux genres littéraires : la bande dessinée et le conte.

Comme tous les ans, un certain nombre d'événements classiques reviennent. Ainsi en est-il des tables rondes, au cours desquelles vous pourrez découvrir un peu plus certains des invités d'honneur du Salon. Pour ne citer qu'eux, Jean Bédard, François Boucq, Kathy Reichs

(auteure du récent *Death du jour*), Robert Lalonde ou Didier Van Cauwelaert (Goncourt 1994). Parmi les sujets évoqués : *Autour du monde*, roman policier et science-fiction, les mangas ou sexualité immuable ou évolutive.

Gilles Archambault vous convie également à ses fameuses confidences d'écrivain, pour se plonger dans l'intimité des auteurs. Vous aimez vous faire raconter des histoires ? Participez alors à «Je veille au Salon», avec quelques petites histoires urbaines et africaines au menu.

Sera également inauguré cette année un «carrefour de la Bande Dessinée». Vous pourrez y retrouver les stands des éditeurs de BD du Québec, de France et de Wallonie-Bruxelles, ainsi que bon nombre d'auteurs. À noter aussi, deux expositions pour les fans ou les curieux : «Une histoire de la BD en France» et «la BD francophone contemporaine en 50 auteurs».

Le Salon verra également remettre plusieurs prix, avec entre autres quatre prix Bédelys récompensant les meilleurs crus 1999 de la BD dans différentes catégories.

Vous pourrez bien sûr, comme chaque année participer à la nomination du gagnant du prix du Grand Public et boire un bon jus d'orange dans l'ambiance feutrée du Salon de lecture, passage obligé du hall d'exposition.

Pensez donc à faire votre bibliothèque pour les froides journées de cet hiver et, pour reprendre le propos de Marc Favreau, «Que Gutenberg soit avec nous !»

La liste de tous les autres événements qui ponctueront ces six journées littéraires seraient encore très longues, alors le mieux est de vous envoyer au site internet du Salon, pour que chacun se concocte son programme. ☐

(EXPOSITION)

La Pasión mexicaine : des images qui crient

par marie-hélène véronneau

Avez-vous remarqué les affiches annonçant la plus récente exposition du Musée des beaux-arts, *Pasión : l'art moderne mexicain, 1900 à 1950*? L'autoportrait présenté ici est de Frida Kahlo. Il a d'abord piqué ma curiosité par le choix qu'elle a fait de rassembler plusieurs éléments sauvages sans lien logique évident. Puis, l'expression mystérieuse de ce visage de femme aux traits plus ou moins féminins m'a mise un peu mal à l'aise. Comment expliquer cette impossibilité face à la douleur que les épines lui imposent sûrement, et au traitement inhumain infligé au petit colibri, animal doux et sans défense, qui lui sert de pendentif? Est-ce de la provocation ou de la résignation? L'opposition entre beauté et cruauté, entre le clair et l'obscur que l'on retrouve dans cette peinture est très représentative de ce qui se trouve dans l'exposition. Ma visite s'est traduite par un questionnement constant, allant de la surprise à la consternation, variant en intensité selon les époques et les artistes qui ont donné naissance aux peintures ou aux sculptures présentées. À mon avis, l'un des rôles les plus importants qu'un artiste a à jouer est de provoquer une remise en question et de donner une perspective originale au public qui s'ouvre à tous ces univers, communiquant une infinité d'émotions et de réflexions. Dans cette optique, *Pasión* est un succès.

Mise en contexte : les traditions

Dès le début, les œuvres nous initient à la recherche d'identité qui a fortement influencé les artistes mexicains du début du siècle, mais qui touche en réalité les individus de toutes nations. Le peuple de l'époque est représenté dans des contextes de tous les jours. Les indigènes semblent forts, sûrs, mais également résignés. Ils semblent accepter et intégrer l'influence des Espagnols, sachant que personne ne peut réellement leur enlever l'essence de leurs traditions et valeurs qui se transmettent depuis des siècles et qui sont ancrées en eux. Celles-ci demeurent par ailleurs plutôt énigmatiques pour le simple visiteur qui les ressent sans les identifier.

La Révolution

Les œuvres produites par la suite sont inévitablement influencées par la Révolution mexicaine. Elles m'ont profondément impressionnée. Elles traduisent un éclatement violent des systèmes de vie et de pensée traditionnels et plusieurs m'ont laissée sous le choc. À plusieurs reprises, je me suis retrouvée figée devant une pièce, prisonnière du paradoxe, vacillant entre l'émerveillement face à un style esthétique qui était pour moi inconnu et envoûtant, et le dénoncement brutal et effrayant des réalités de l'époque: un cri s'échappant d'une image silencieuse. L'émotion à l'état brut qui éclate en traits et couleurs pour revendiquer des idéaux sociaux ou personnels ne peut laisser personne indifférent. À

cela se mêlent les influences des courants étrangers. Plusieurs artistes ayant voyagé en Europe reviennent en leur terre natale pour partager avec leur peuple, par le biais d'une œuvre enrichie, connaissances et points de vue nouvellement acquis. En particulier, le mouvement symboliste est indéniablement un outil d'expression des plus puissants et appropriés à leur culture. D'autre part, la création d'Écoles de peinture en plein air permet un retour au portrait de la société au quotidien, qui était fréquent avant la Révolution, comme je l'ai mentionné.

Moi et ma circonstance

La dernière partie de ma visite, qui en fait est une exposition différente mais au thème relié à la première, m'a moins enthousiasmée. Les créations viennent d'artistes contemporains et incluent des photographies, des sculptures, des vidéos, bref, le genre d'œuvres souvent privilégié par les artistes actuels. Le plaisir que j'avais eu à suivre l'évolution dynamique d'une culture qui m'était assez inconue lorsque je visitais *Pasión* s'est malheureusement éteint lorsque je suis entrée dans les salles plutôt froides de «Moi et ma circonstance». La mondialisation semble effacer graduellement la variété qui existait dans les idées et valeurs des différentes sociétés du monde. Les phénomènes modernes tels que le développement

des technologies et des communications à grande échelle font réagir les artistes d'ici et d'ailleurs de façon similaire. Contrairement aux œuvres exposées dans les salles de *Pasión*, ce que j'ai vu ne correspondait pas à mes attentes, c'est-à-dire être surprise et dépayisée par une culture étrangère à mes yeux. Néanmoins, je crois que ceux qui se plaisent, comme moi, à confronter les opinions et habitudes actuellement prises pour acquises et à se remettre les pieds sur terre en se rendant à l'évidence que ce que nous vivons quotidiennement n'est qu'une infime partie de la réalité planétaire, ne pourront regretter leur visite. Ceux qui aiment les œuvres qui frappent et qui s'impriment dans leur mémoire seront également servis. ☺

Musée des beaux-arts,
pavillon Jean-Noël Desmarais,
du 4 novembre 1999 au 6 février 2000

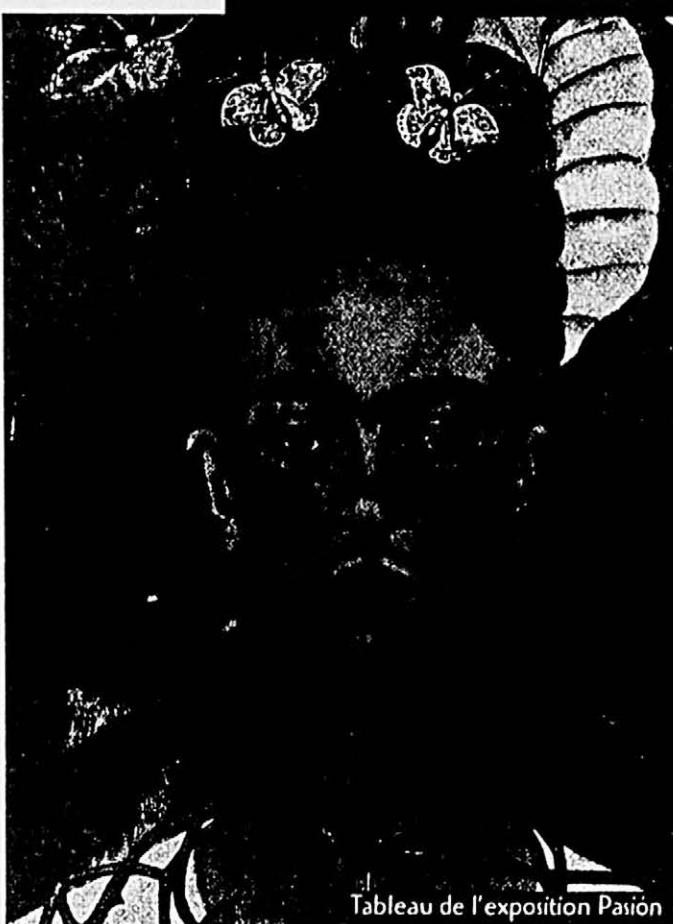


Tableau de l'exposition Pasión

s'agit des plus sensibles de sa génération, reconnu pour son travail sur des textes de création dits laborieux. En 1991, il présentait au Théâtre Pelletier *Shakespeare : un monde qu'on ne peut apprendre par cœur* de Michel Garneau. Cette saison-ci, on pourra voir sa mise en scène de la comédie *les Sept Jours* de Simon Labrosse de Carole Fréchette au théâtre la Licorne.

Une histoire inventée

Les péripéties du *Menteur* se déroulent à Paris en 1644. Sitôt débarqué de Poitiers, Dorante (David Savard), accompagné de son valet Cliton (Stéphane Simard), entreprend de séduire les jolies Parisiennes. Son regard se pose sur la belle Clarice (Pascale Desrochers), dont Dorante confond le nom avec celui de Lucrèce (Catherine Trudeau). Pour atteindre le cœur de celle qu'il désire, Dorante se crée de toutes pièces un brillant passé militaire et se met à mentir de façon admirable. Mais voilà que le père de

A beau mentir qui vient de loin!

par sophie mathieu

Laissez de côté pour un instant cette image de Corneille auteur de tragédie dont le dénouement débouche sur une morale austère. À ses débuts, Corneille établit d'ailleurs sa réputation grâce aux succès de ses comédies. Du 10 novembre au 4 décembre, le théâtre Denise-Pelletier présente une brillante version de la comédie *Le Menteur* de Pierre Corneille sous la direction de Martin Faucher.

D'abord, un mot sur le metteur en scène. Martin Faucher a marqué son entrée en mise en scène avec son adaptation scénique du *Nez qui voque* de Réjean Ducharme créée en 1988. À quelle heure on meurt? avait causé un tabac, remporté plusieurs prix et participé à quatre festivals internationaux. Impressionnant début, donc. Depuis, Faucher a acquis une réputation en tant que l'un des metteurs en

Dorante désire voir son fils épouser Clarice. N'associant pas le nom au visage de la douce, Dorante se tire d'affaire, une fois de plus en mentant. Mais comme le dit Cliton: « Il faut bonne mémoire après qu'on ait menti ». Entre ses amantes et son père, le charmeur Dorante s'empêtre dans un ahurissant réseau de contradictions, tout en réussissant néanmoins à tirer élégamment son épingle du jeu -vous l'aurez deviné- par un nouveau mensonge.

Des comédiens talentueux

David Simard fascine. Le jeune premier qu'il interprète est séducteur, effronté et manipulateur. On ne peut s'empêcher de sourire en constatant l'échec de ses plans rocambolesques. Sans l'ombre d'un doute, la meilleure performance appartient toutefois à Pierre Collin, dans le rôle de Géronte, le père de Dorante. En seconde partie, les spectateurs s'esclaffent lorsque le pauvre veillard constate que son fils lui a cousu un tissu de mensonges sur sa vie amoureuse. Quel naïf il fait, ce pauvre père bonasse! Du côté des femmes, il faut particulièrement souligner le jeu de Pascale Desrochers et de Brigitte Lafleur dans les rôles respectifs de Clarice et de Sabine.

Une mise en scène anachronique

Les classiques et leurs dialogues versifiés avec leurs terminaisons -en rime s'il vous plaît- n'attirent peut-être pas les faveurs de tous. L'efficacité de la mise en scène et le jeu des comédiens contrent toutefois les difficultés de compréhension qui pourraient surgir. Pour débuter, empruntant l'accent des nos cousins, chaque acteur se nomme, glisse quelques mots sur sa vie et présente le personnage qu'il empruntera. Cette idée s'avère judicieuse. D'abord, on est introduit au grand nombre de protagonistes et à leur rôle dans la comédie. Ensuite, le public est informé que la pièce de théâtre sera adaptée au goût du jour de jeunes Parisiens excentriques. Ceci deviendra le fil conducteur du *Menteur*. Alcippe ressemble à Elvis et ne sort jamais sans sa pompe à asthme, Clarice traîne ses lunettes fumées dans son sac à main en plastique, Lucrèce porte son chandail autour de sa taille et Sabine a des mèches bleues et orangées... Les anachronismes n'en finissent plus et rythment les scènes de la pièce.

Le Menteur s'adresse à un public général, bien qu'une grande partie de l'audience soit composée de jeunes adultes. Aucune connaissance en littérature n'est requise pour apprécier cette œuvre de Corneille. *Le Menteur* vaut le déplacement... et ceci n'est pas un mensonge! ☺

Le Menteur de Pierre Corneille
Du 10 novembre au 4 décembre 1999
Théâtre Denise-Pelletier
(514) 253-8974

(DANSE)

Luminosités variables

par perrine vennetier

Un vague halo de lumière est tout d'abord entré sur scène : une jupe et deux chevilles s'avancent sur la scène encore plongée dans le noir. Par un discours sans mots, Jocelyne Montpetit va nous raconter une relation à la lumière.

L'Agora de la Danse présente actuellement deux solos de la chorégraphe et interprète Jocelyne Montpetit en collaboration avec l'éclairagiste Axel Morgenthaler. Plus qu'une association traditionnelle danseur/technicien, leur travail s'apparente en fait à un véritable dialogue où mouvement et lumière se cherchent, se trompent et se répondent. L'exposition des photographies de Guy Borremans - prises pendant la période de création - reflètent parfaitement ce rapport du corps à la lumière.

La dernière création *À quoi rêvent les aveugles* est constituée de « cinq petites danses de l'âme », selon l'expression de l'auteure. Convaincue que « la forme devrait être un résultat de l'essence intérieure », elle a basé sa recherche sur ce que peut signifier la forme pour ceux qui justement ne voient pas... mais rêvent : les aveugles. Il en résulte cinq tableaux, cinq



ambiances créées autour d'un être seul dans un monde seulement peuplé de lumière. L'idée est intéressante, la scénographie réussie, se rapprochant parfois de certains tableaux du peintre De la Tour,

« éclairés » à la bougie. Cependant certains aspects sont décevants. La logique de l'enchaînement des tableaux n'est pas claire, et le spectateur a parfois l'impression de feuilleter un recueil de photos. Les attitudes donnent souvent l'impression d'être trop posées.

On pourrait diagnostiquer quelque chose comme un léger manque de vie. Sans doute cette déception tient-elle au fait que *À quoi rêvent les aveugles* est présentée après la magnifique chorégraphie *Icone*, créée l'an dernier. Cette œuvre est d'une beauté qui laisse sans voix. Librement inspirée

du roman *La Douce* de Dostoïevski, elle met en scène un personnage féminin en quête de relations avec la lumière. Tour à tour semblant émaner du corps même de la danseuse ou au contraire lui échappant et

la fuyant, la lumière vit et frémît. Jocelyne Montpetit lui offre son visage, puis son corps, avec une telle expressivité que chacun peut ressentir cette douceur éprouvée par la soudaine caresse d'un rayon de soleil, l'envie de s'exposer alors et de s'abandonner à cette chaleur.

Les années que la chorégraphe a passées au Japon au sein d'une compagnie de *buto* transparaissent dans la gestuelle épuree d'*Icone*. D'abord brusques, les mouvements se détendent peu à peu et le corps se dénude à la découverte de la sensualité, jusqu'à l'explosion finale. N'ayant pas lu le roman de Dostoïevski, j'ai interprété à ma guise cette chorégraphie chargée d'émotion comme un éveil des sens, une recherche du plaisir.

En réalité, l'héroïne du roman s'est jetée par la fenêtre. Mais mort ou plaisir ne sont-elles pas là deux formes de plongée dans l'inconnu ? ☐

Icone et A quoi rêvent les aveugles sont présentés du 17 au 20 novembre à l'Agora de la danse.

BOBBY MCFERRIN À L'OSM

Point d'orgue de liberté

par céline furi

Ooooh, ooh ooh ooh ooh ooooh, don't worry... be happy»... ça ne vous rappelle pas quelque chose? Un refrain coloré, des sons et percussions jaillissant de toutes les possibilités de la voix; le premier - et seul - «chant» lexical auquel j'associais la bonne bouille de Bobby McFerrin... avant de voir l'homme-orchestre troquer sa solitude pour se fondre dans un véritable orchestre.

Mercredi dernier, l'Orchestre Symphonique de Montréal accueillait à sa direction l'artiste Bobby McFerrin pour une «Envolée Air Canada» aussi emballante qu'un voyage dans le ciel. Dans un décor non traditionnel (la Basilique Notre-Dame au lieu de la salle Wilfrid-Pelletier, otage de l'ex-grève des techniciens du IATSE), confortablement chauffé pour consoler du froid saisissant des rues, un musicien encore moins traditionnel nous réservait ses surprises. Je dis musicien, car McFerrin est difficilement classable. Pianiste, puis chanteur, puis compositeur, puis enfin chef d'orchestre depuis 1990, il s'est frayé un chemin à part, une carrière hors de toute convention, faite de liberté et de langage musical unique.

Le programme était séduisant, contrasté à souhait. En ouverture, la pétillante symphonie en ré majeur de Prokofiev, suivie d'un Gershwin des plus charmeurs dans *An American in Paris*. McFerrin surprend dès son entrée: pas une trace de la queue-de-pie, emblème de tous les premiers plans d'orchestre. Un simple pantalon noir, une chemise élégante, aussi souple que sa façon de diriger. C'est qu'il ne manifeste pas la tension habituelle dont usent tant de chefs dans leur gestuelle, comme garante d'une rigueur

musicale excessive, en accentuant à l'extrême la moindre nuance. Pourtant, le produit était loin de manquer de rigueur. Même sans partitions sous le nez (du jamais vu chez un chef-d'orchestre, responsable d'une si complexe coordination!), McFerrin montre un coup de baguette précis sans être pointilleux, afin de rendre honneur à la structure autant qu'au naturel des œuvres. Et que fait le chef après la dernière note du mouvement? Il plante la baguette dans ses cheveux, tout bonnement! Ouste, le conformisme.

C'est ensuite que la fascination générale atteint son paroxysme: avalant à peine une gorgée d'eau après la fin essoufflante de Gershwin, McFerrin s'accroupit à l'avant de la scène avec son micro. Et commencent les improvisations vocales tant attendues. Je n'essaierai même pas de vous décrire les prouesses -inclassables, encore une fois! - qui émanent d'on ne sait quelle partie de son corps pour rejoindre doucement les voûtes néo-gothiques: il n'est pas humain ce mec! Je vous jure, il doit être né avec des instruments de musique à la place de certains organes. Une créativité à ce point spontanée, une audace vocale aussi agile et complexe, jamais vu. Rythmées d'un grain africain, puis



purement mélodiques, ses impros touchaient à tout coup.

McFerrin aurait facilement pu verser dans le *one man show* avec une présence aussi spectaculaire. Mais au lieu de voler la vedette à l'OSM... il l'a inclus dans son «délire!» Leur parlant comme à des copains, il n'a pas eu besoin de plus de dix secondes pour briser et la glace, et leur image classique. Trois instruments à vent se mettent à improviser sur un carré de blues, pendant que lui se charge des fioritures vocales. Ça groove et tout le monde sourit, charmé, surpris. Mais ce que jamais je n'aurais imaginé: McFerrin a réussi à faire chanter tout l'orchestre! À sa demande, sur l'accompagnement ardu rendu à la perfection par sa voix, tous les musiciens ont soudain entamé l'*Ave Maria* de Gounod. La légèreté, aussi vite qu'elle était apparue, a fait place à une douceur céleste, presque divine. Surtout dans une cathédrale...

Bref, un tel concert fait du bien à l'âme, à ceux qui aiment croire que la simplicité et le langage vrai de la musique existent encore, même dans les cadres et traditions de longue date propres au domaine classique. Bobby McFerrin brise le mythe du chef d'orchestre «hiérarchiquement supérieur», le prestige guindé de la scène musicale. Bravo à un artiste qui a le courage de sa créativité, dans tous les sens du terme. ☐

CULTURE

(MUSIQUE)

(DOCUMENTAIRE)



UN MC NOUS PARLE DE LA POLITIQUE DU HIP HOP A MONTREAL

par fon devuno-powell

J'adore deux choses dans ce monde : le hip hop et les sciences économiques. Quand je parle de ces deux choses, mes conversations deviennent polémiques et politiques. Le mardi, je vais au Blue Dog pour écouter, voir, vivre et discuter de hip hop. Un des hommes avec qui j'aime parler le plus est MGM, un mc très talentueux. Il a des choses très intéressantes à dire au sujet de la scène montréalaise du hip-hop. Je l'ai rencontré pour connaître son point de vue.

MGM parle de deux scènes du hip hop montréalais : une scène plus vieille qui connaît mieux les éléments et comprend mieux la culture ; l'autre est une scène plutôt confuse qui ne sait pas ce qu'elle veut et où elle veut aller. Selon lui les personnes appartenant à une de ces scènes n'essaient pas de mieux comprendre l'autre. C'est d'ailleurs un des problèmes importants à Montréal. En général, MGM pense que tous les éléments sont mal compris. C'est triste, mais c'est vrai. Il y a un manque d'intérêt pour le hip hop. Par exemple, il y a plusieurs personnes qui disent aimer le hip hop mais qui ne peuvent pas nommer les quatre éléments fondamentaux de la culture (le mcing, le graffiti, la danse b-boy ou b-girl, et le turntablisme).

Une autre difficulté pour le hip hop partout au monde est qu'il n'y a pas assez d'originalité. MGM déplore le fait que beaucoup de mcs ne soient pas assez créatifs : ils veulent faire comme les autres. Selon lui, il est toujours nécessaire d'expérimenter et de trouver de nouveaux moyens de s'exprimer. Pour être un bon mc, MGM conseille aux jeunes aspirants d'ajouter une combinaison de textes empreint de freestyle. Il faut aussi y mettre du temps : si MGM est un mc sérieux depuis 3 ans, il a tout de même commencé il y a 5 ans. Alors soyez prêts à pratiquer.

Et quant à l'aspect linguistique ? Pour lui la division n'existe pas. Le hip hop est international : sa culture ne se limite pas à une seule langue. À cause du caractère anglophone du hip hop au tout début, il y a cependant des mcs francophones qui ont décidé de rapper en anglais. Heureusement, ils ont ouvert la voie à d'autres mcs qui eux rappent en français. C'est d'ailleurs le cas de MGM qui a décidé de travailler en français pour pouvoir bien s'exprimer.

Quand je lui ai demandé qui sont ses mcs favoris, MGM a bien réfléchi à cette question. «Je n'ai pas de mcs favoris. Je me concentre plutôt sur les «saveurs». J'aime plus les styles différents»...

Pourquoi fait-il ce qu'il fait ? Impossible à dire. Les gens qui aiment le hip hop aiment le hip hop et c'est tout. On ne peut pas dire pourquoi. Chacun doit donner un sens à son existence et pour MGM, c'est le mcing.

MGM avec son crew Divizion Blindée et le groupe les Swollen Members de Vancouver seront au Studio le 25 novembre avec les Sebutones Veda et Chilàn et les tableurs (turntablists) P-Love, Killa Jewel, Mana et Wreck. ☺

Visitez leur site web : <http://go.to/opus>

Victimes ou criminels ?

par audre maltais-landry

Isaac Isitan voulait à tout prix percer le mystère des gangs de rue. Avec son documentaire *Gangs: la loi de la rue*, il nous offre la chance de découvrir en une heure ce qu'il a mis deux ans à obtenir à coups de compréhension, d'amour et de patience. **Portrait d'un monde secret et de celui qui le perça.**

Isaac Isitan a commencé à faire des films il y a plus de vingt ans. D'abord en Turquie, son pays d'origine, où ses prises de position dénonciatrices ne plaisaient pas toujours aux autorités. Puis ici, où il a continué à revendiquer un monde plus humain, une société plus ouverte. Comme tous les précédents, son dernier film est politique, engagé socialement. Il tente de présenter les membres des gangs de rue sous un jour nouveau.

On y suit Javelyne, une jeune Haïtienne de dix-huit ans qui a été dansante nue pour le gang Mafia après être tombée amoureuse du leader. Lorsque les choses ont mal tourné, elle a été violée et battue et, après avoir parlé devant la caméra, sa maison a été deux fois incendiée. Les plaintes auprès de la police n'ayant abouti à rien, elle a cherché protection auprès d'un autre gang, les Bad Boys, pour qui elle a aussi dansé. Aujourd'hui, elle cherche sa voie, souvent découragée, voulant et ne voulant pas sortir de ce milieu qui est devenu une famille.

Mais le film ne s'arrête pas là. Isaac Isitan a réussi l'exploit de gagner la confiance des jeunes du gang des Bad

Boys et recueilli leurs témoignages, qui sont souvent surprenants. Le réalisateur nous les présente sous un jour humain. «Nous savons déjà qu'ils sont criminels ; j'ai voulu présenter quelque chose d'autre, montrer qu'ils sont intelligents, responsables, leaders, des qualités qui sont essentielles dans notre société.» Au bout du compte, ils deviennent presque des victimes, celles d'une société déshumanisée que le réalisateur considère plus criminelle qu'eux. C'est pourquoi il les a approchés avec tendresse, pour désamorcer la violence. «J'ai couvert leur violence avec une douillette pour ne pas que nous devenions deux armées en lutte. J'ai voulu tisser des liens entre eux et la société. Maintenant, je fais un peu partie des Bad Boys et ils font un peu partie de la société.»

Cette société, Isitan la dénonce tous les jours mais il ne veut pas la détruire, il veut la voir évoluer. «Je ne suis pas un révolutionnaire mais un évolutionniste. Tout détruire serait retourner à l'Âge de pierre, c'est-à-dire vingt mille ans en arrière. Il faut un monde plus profond, plus sensible, mais il faut le créer à partir de ce que nous avons déjà.» L'attitude à

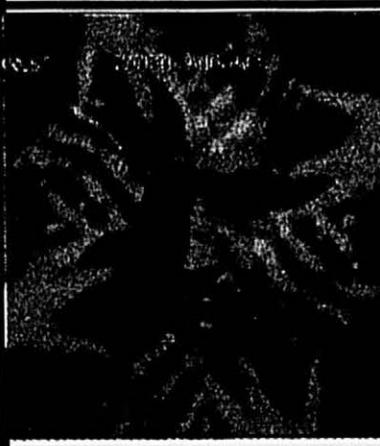
la fois désespérée et indifférente du père de Javelyne, l'impuissance des policiers et l'incompétence du juge qui devait la défendre sont autant de symptômes de ce malaise social. Selon lui, Javelyne et ses Robin des Bois existent à cause des erreurs de notre société, qui «n'en veut qu'à notre argent et pas à notre humilité.»

Mais ces erreurs, nous les avons faites par inexpérience, parce qu'il était impossible de prévoir ce que serait le monde d'aujourd'hui. Les erreurs étaient inévitables ; aujourd'hui, il faut que l'expérience profite aux autres. C'est toujours dans cette optique que le cinéaste fait des films : il les fait pour lui, pour comprendre, pour se libérer de l'oppression de la société, mais il les fait aussi pour toute la jeunesse qui le suit, pour lui léguer un héritage humain avec l'espoir qu'elle s'en serve mieux que la génération précédente.

Que les gangs de rue soient victimes ou criminels, là n'est pas la question. Demandons-nous plutôt comment éliminer définitivement le désespoir qui les pousse à l'extrême. ☺

AB...CD

(MUSIQUE)



Krust
Coded Language
Talkin Loud/Universal

Voici un autre rejeton de la formation de Bristol Reprazent qu'est Krust. Laissant le style drum'n bass plutôt hard à ses compères de Breakbeat Era, l'artiste a plutôt misé sur la subtilité des rythmes amenant le style sur de nouveaux sommets. Avec l'aide de la chanteuse Morgan, il nous livre sur des beats syncopés et hypnotisants une musique légèrement jazzée qui dégage du mysticisme. Coded Language a évité le piège de la redondance et est loin d'être insipide, la véritable plaie de l'univers techno. Est-il meilleur que Ultra Obsene de Breakbeat Era ? Coded Language est plutôt différent et donne hâte d'entendre le nouvel album de Reprazent. Cérébral. ☺

A-

par jonathan arès

Ramasutra
The East Infection
R a m a c h a n d r a
Borcar

Des bons groupes montréalais, il n'y en a pas treize à la douzaine mais en voici un qui mérite d'être connu. L'«infection orientale» est un mélange plutôt hétéroclite de musique d'influence indienne et de courants occidentaux plus modernes. L'ambiance est très différente d'un morceau à l'autre mais le style général est plutôt smooth. Les pièces à tendance nettement indienne sont, à mon humble avis, les meilleures. Un disque qu'on apprécie de plus en plus avec le temps et qu'on a envie de réécouter (ce qui est habituellement bon signe). Et puis même si elle est kitsch, moi j'aime bien la pochette. ☺



A-

par audre maltais

transportsurbains

La congestion routière dans la région métropolitaine coûterait 502 millions de dollars par année à l'économie régionale, selon une étude réalisée par le ministère des transports.

D'ici dix ans, le parc automobile devrait augmenter de 300 000 unités et le nombre de déplacements individuels s'accroître de 17 p. cent.

Pourtant, le financement public du réseau autobus et métro a diminué de 59,2 millions de dollars depuis 1994. Est-ce à dire que le gouvernement privilégie le développement des infrastructures routières au détriment des systèmes de transport en commun, pourtant plus économiques, efficaces (parfois...) et respectueux de l'environnement?

À l'aube du dépôt du plan de transport par le ministre Guy Chevrette, le Délit tente cette semaine de brosser le tableau de la situation actuelle.



Libre circulation!

par bartek komorowski

Les Nord-américains adorent l'automobile. Elle a joué un rôle majeur dans le développement de cet immense continent, les grandes villes y étant distancées. L'auto représente, pour une grande partie de la population, un symbole de liberté. On peut l'utiliser pour se déplacer où on veut, quand on veut. Mais dans une ville aussi grande que Montréal, quand trop de gens veulent aller au même endroit en même temps, la liberté d'utiliser sa voiture se transforme rapidement en esclavage de la congestion.

Pendant les périodes de pointe, les autoroutes de l'île souffrent d'embouteillages, qui deviennent de plus en plus longs avec les années. Les ponts qui relient l'île à la Rive-Sud demeurent parfois congestionnés entre les périodes de pointe. L'économie de la région perd des centaines de millions de dollars annuellement — on parle de 500 millions — à cause des ralentissements sur ses artères principales. Et pourtant, la majorité des autos circulant aux heures de pointe ne transportent souvent qu'une seule personne.

Les 138 km d'autoroute dans l'île se sont peu développés depuis 20 ans, alors que le nombre de

véhicules qui les empruntent augmente constamment, et va continuer à augmenter. On estime que d'ici les dix prochaines années, le nombre de déplacements individuels en voiture va augmenter de 17 p. cent et que le parc automobile va s'accroître de 300 000 unités. Faut-il donc construire de nouvelles autoroutes ou élargir celles qui existent? Faut-il de nouveaux ponts pour faciliter la circulation des 1,2 million de voitures qui les empruntent quotidiennement dans un sens ou dans l'autre?

En observant la situation dans d'autres villes nord-

suite en page 11

Le TEC : suffit de s'en servir!

par sylvain larocque

Les automobilistes qui ne connaissaient pas le transport en commun (TEC) avant cet automne risquent fort d'en avoir entendu parler dernièrement : l'Agence Métropolitaine de Transport (AMT) et ses partenaires ont lancé le 26 août dernier la première «campagne sociétale» destinée à faire la promotion agressive du TEC.

Immenses panneaux en bordure des autoroutes, commandite exclusive de reportages de circulation à bord d'un hélicoptère sur les ondes de CKMF, médiatisation de programmes de covoiturage dans deux grandes entreprises de Saint-Laurent: la campagne de trois millions de dollars, qui se poursuit jusqu'au 1er décembre, n'est pas passée inaperçue.

Cette campagne était aussi l'occasion de connaître cet organisme qui a vu le jour en 1995 avec pour mission de soutenir, de développer, de coordonner et de promouvoir les services de TEC dans la grande région de Montréal.

L'AMT a remplacé le Conseil Métropolitain de Transport en Commun (CMTC), qui englobait le territoire de la STCUM, la STL et la STRSM, mais pas celui des Organismes municipaux ou intermunicipaux de transport (OMIT), qui desservent les villes plus éloignées du centre-ville comme Rosemère (Rive-Nord) ou Chamby (Montérégie). C'était là un anachronisme: en raison de l'étalement urbain, le rôle des OMIT grandissait d'année en année, sans qu'ils puissent avoir un mot à dire dans la planification régionale des services de transport en commun. Une situation problématique quand on sait par exemple que la congestion des ponts reliant Montréal à la Rive-Sud est en grande partie due aux villes éloignées du centre-ville comme Carignan, Belœil ou même Granby.

En englobant 94 municipalités plus la réserve amérindienne de Kahnawake, l'AMT et ses partenaires veulent «[favoriser] la recherche de solutions réalistes et permanentes à des problèmes concrets, [...] tout en incarnant et animant une vision métropolitaine».

L'arrivée de l'Agence a réjoui les groupes de défense du TEC comme Transport 2000, qui décernait en 1996, ex æquo, à Florence Junca-Adenot, PDG de l'AMT, et à Yves Ryan, ex-président de la STCUM, une mention honorable à l'occasion de son «Prix orange» pour souligner leurs contributions au développement durable dans le domaine des transports. La mention est significative, Transport 2000 n'ayant pas l'habitude de féliciter les gouvernements...

suite en page 10

TRANSPORTS URBAINS : LE TEC

La réforme commence à porter ses fruits

suite de la page 9

Depuis qu'elle est entrée en fonction, elle a établi une liste exhaustive des priorités et des défis à relever d'ici 2007. L'AMT vise d'abord un accroissement de l'achalandage du TEC de l'ordre de 1,5 p. cent par année, dont 8 p. cent pour les lignes de trains de banlieue, une diminution du nombre de voitures au centre-ville et une diminution de la congestion. Ensuite, on veut «développer activement» le réseau de transport en commun et favoriser l'usage de ses différents modes (train, autobus, métro), en plus de «rationaliser et stabiliser le financement du transport en commun dans un contexte de compressions budgétaires et d'accroissement de l'achalandage» et «d'améliorer les services à la clientèle».

Renversement de tendance?

À regarder les chiffres, on aurait tendance à croire que les efforts de l'AMT au cours des dernières années ont réussi à renverser la tendance pour le transport en commun dans la région de Montréal: depuis 1997, on note une hausse moyenne de 2 p. cent de l'achalandage chaque année, après plus d'une décennie de régression.

«La part de marché du transport en commun est passée de 37 p. cent (1982) à 25 p. cent (1996), peut-on lire dans un document de l'organisme. L'achalandage a baissé de 11 p. cent en volume. Cette part risque de baisser à 23 p. cent en 2007 si rien n'est fait.»

C'est l'augmentation de l'achalandage dans les trains de banlieue, notamment ceux allant vers Deux-Montagnes (complètement modernisés pour 1995) et Blainville (inaugurés en

ferroviaire vers l'aéroport de Dorval et des systèmes légers sur rails (avenue du Parc, boulevard Henri-Bourassa, Rive-Sud entre Longueuil et Brossard, estacade du Pont

ment 14 300 places de stationnement gratuites et 49,3 km de voies réservées. L'AMT veut faire accroître leur nombre respectif de 60% au cours des trois prochaines années.

résidents (des citoyens de la Rive-Sud et de Laval, entre autres). On a évalué la part de ces déplacements de non-résidents à 20% de l'achalandage total de la STCUM.

Depuis décembre 1998, le partage des recettes se fait en fonction de l'utilisation par les usagers (calculée en kilomètres parcourus) des différents réseaux de transport en commun. Cette nouvelle formule de partage a permis à la STCUM d'augmenter ses recettes de 10,6 M\$, alors que la STL et la STRSM ont vu leur part respective réduite de 4,3 M\$ et de 6,3 M\$ en 1998.

De plus, à partir de ses «recettes métropolitaines» (taxe de 1,5¢ sur chaque litre d'essence et droits sur l'immatriculation), l'AMT participe au financement des «services [de transport] qui ont un

Le gouvernement se désengage

En 1992, le gouvernement du Québec a cessé de financer directement le TEC pour en laisser la responsabilité aux municipalités. Son aide s'élevait alors à 171 millions de dollars par année. Le ministère des transports finance toutefois 75% des coûts admissibles de certains projets d'infrastructures de TEC, en vertu de son programme d'aide gouvernementale au TEC.

La Coalition pour la défense du transport en commun dans la grande région de Montréal réclame plus de contributions gouvernementales pour le TEC. «Nous considérons le TEC comme un service essentiel comme la santé et l'éducation», a dit Sidney Ribaux, porte-parole de l'organisme.

Champlain).

Le succès d'achalandage actuel des trains de banlieue, allié à une baisse des coûts d'exploitation, fait de ce mode de transport «le moins coûteux pour la société québécoise sur des trajets de longue distance (0,24\$ par passager-kilomètre en moyenne)», selon l'AMT.

Une autre grande réalisation de l'AMT a certainement été l'élargissement de l'intégration tarifaire à l'ensemble de la région métropolitaine, incluant les OMIT des villes éloignées. «Cette réforme, peut-on lire dans un document de l'AMT, souhaitée depuis 20 ans, permet aux citoyens de se déplacer avec un même titre mensuel, la TRAM, sur l'ensemble des réseaux de transport des 21 organismes de transport, avec une tarification selon la distance. Une augmentation de 26% de la vente des titres mensuels en a découlé, dès les six premiers mois d'implantation.»

L'AMT ne plaît pas à tout le monde

Le changement dans le partage des recettes tarifaires métropolitaines (voir texte principal) n'a évidemment pas plu à Claude Gladu, maire de Longueuil et président de la STRSM, qui s'en est plaint récemment... lors de l'annonce d'une hausse de 1,4% des tarifs pour l'an 2000. «Notre marge de manœuvre est sans cesse réduite, a-t-il dit. Depuis la création de l'AMT, c'est à coups de millions que l'argent s'envole. Au total, en 2001, on aura été forcé de remettre 33,3 millions de dollars.» M. Gladu a précisé que le coût de l'AMT plus les contributions de la STRSM pour l'utilisation de la ligne 4 du métro ont augmenté les charges de la société de 3%. En démontrant un tel souci de la concertation régionale, il n'est pas étonnant que la STRSM soit opposée à un éventuel train qui reliera l'île à Saint-Hilaire...



Claude Gladu

1997) qui explique le plus gros de cette amélioration. Pour l'AMT, c'est la preuve qu'il faut aller de l'avant avec d'autres projets de trains de banlieue, qui contribuent à endiguer le flux automobile accru causé par l'étalement urbain. L'organisme a d'ailleurs réalisé des études de faisabilité pour des trains qui iraient vers Mascouche (Rive-Nord), Delson (Rive-Sud), Saint-Hilaire (Montérégie), une desserte

miers mois d'implantation.»

Cette hausse des ventes, qu'on observe surtout pour les TRAM des zones éloignées du centre-ville (zones 4 à 8), s'explique aussi par le développement du réseau métropolitain de TEC par autobus dans ces secteurs, réalisé par l'AMT et ses partenaires. Ce réseau est desservi par de nouvelles dessertes par autobus, dont celle reliant le stationnement

Cherrier (Brossard) au centre-ville, qui cherche, en y attirant les automobilistes de la Montérégie, à désengorger le pont Champlain. Ce réseau offre actuelle-

Des tarifs à la hausse

La Société de transport de la Rive-Sud de Montréal (STRSM) a récemment annoncé une hausse de 1,4 p. cent de ses tarifs, la première depuis plus de cinq ans. Le président, Claude Gladu, a expliqué cette augmentation par un contexte financier «de plus en plus difficile», notamment à cause du nouveau partage des recettes tarifaires métropolitaines.

Pourtant, la STRSM connaît actuellement une importante hausse d'achalandage, de l'ordre de 12 p. cent en quatre ans, dont 3,6 p. cent en 1999. M. Gladu a toutefois expliqué qu'une telle hausse entraîne des coûts supplémentaires (il faudra consacrer 27 500 heures de plus au transport et à l'entretien des véhicules l'an prochain), justifiant ainsi la hausse des tarifs.

Les usagers de la STCUM ne sont pas en reste: le coût de la carte autobus-métro, après avoir fait un saut de 1\$ en avril dernier, en fera un autre de 1\$ pour atteindre 47\$ dès janvier 2000. Le paiement en espèces passe de 1,90\$ à 2\$, mais demeure le même pour les bénéficiaires d'un tarif réduit. La CAM hebdo passe de 12,25\$ à 12,50\$ et, en tarif réduit, elle augmente de 25¢ pour atteindre 6,50\$. Avec cette nouvelle hausse, la STCUM ne prévoit aucune baisse de l'achalandage.

À la STL, on prévoit également une hausse, mais on ne sait pas encore de quel ordre elle sera.

Pour Transport 2000, ces hausses sont «inéquitables» car elles constituent «des taxes imposées aux usagers». Le président de l'organisme, Normand Parisien, les a dénoncées avec virulence: «les trois-quarts des usagers du TEC n'ont pas de voitures. Ils n'ont pas le choix de payer plus. C'est pourquoi [ces] décisions sont questionnables.»

Un nouveau partage des recettes tarifaires

Un autre changement majeur qu'a entraîné la création de l'AMT est le partage des recettes tarifaires. En 1995, les recettes de la carte régionale étaient partagées selon le lieu de résidence de l'acheteur du titre, ce qui signifiait que la STCUM ne recevait pas sa part des recettes tarifaires pour les déplacements effectués sur son territoire par des non-

rayonnement métropolitain», comme les dessertes vers le centre-ville, les trains de banlieue et les voies réservées sur les autoroutes, en versant aux OMIT et aux sociétés de transport qui les utilisent, une aide proportionnelle à leurs déplacements «métropolitains». L'AMT verse également une «aide aux passages dans le métro» qui correspond à 20¢ par passage. ©



Les tarifs ont augmenté pour une deuxième fois cette année à la STCUM

Une idée originale et logique

Au début de l'année, l'Association canadienne des transports urbains faisait une proposition intéressante au ministre fédéral des Finances. Elle revendiquait une modification de la loi sur l'impôt pour que les employeurs puissent inclure une carte mensuelle de TEC parmi les avantages fiscaux non imposables qu'ils offrent à leurs employés. «La demande était loin d'être farfelue, écrit François Cardinal du Devoir, puisque les employés qui bénéficient d'un espace de stationnement payé par leur employeur n'ont pas à payer d'impôt sur cet avantage. Malgré les chiffres qui font état, lors de l'application d'un telle mesure, d'une croissance de 25% des usagers du TEC aux États-Unis, Paul Martin a répondu que cette initiative était... peu efficace et trop coûteuse.» Qui a dit que les gouvernements ont un parti pris pour les bagnoles?

Élargir les autoroutes n'est pas la solution

suite de la page 9

américaines, on constate que l'expansion du réseau routier n'est pas toujours une solution efficace, surtout à long terme. En construisant de nouvelles autoroutes ou en ajoutant des voies à celles qui existent déjà, on peut soulager la congestion, mais seulement temporairement. Si on augmente la capacité des routes et que ça devient plus facile de circuler en voiture, le nombre de déplacements automobiles sur ces routes va aussi augmenter, si bien qu'après un bout de temps, la circulation redeviendra probablement aussi congestionnée qu'elle l'était avant l'expansion. Les conséquences négatives d'une expansion du système routier sont nombreuses. Les plus importantes sont l'étalement urbain et la pollution.

Une hausse de la capacité des ponts et des routes augmentera sans doute le nombre d'automobiles circulant au centre-ville, posant plusieurs problèmes. Les autos supplémentaires doivent être stationnées quelque part. Même si on accroît le nombre de places de stationnement, il ne faut pas oublier que les rues du centre-ville n'ont pas une capacité infinie. Il est presque impossible d'augmenter cette capacité car il n'y a tout simplement pas de place. Il n'est quand même pas question de détruire des édifices du centre-ville pour accommoder le trafic!

Les solutions alternatives

Au lieu d'élargir et d'allonger les

ponts et les autoroutes, on peut décourager l'utilisation de l'auto, et encourager des moyens alternatifs, comme le covoiturage, le cyclisme et le transport en commun. Si l'on veut vraiment que les gens laissent leurs autos chez eux, il faut que les moyens alternatifs, surtout le transport en commun, deviennent plus attrayants.

Le covoiturage aide à réduire le nombre d'autos sur les routes, mais il ne

de la Rive-Sud, de la Rive-Nord et de Laval ont souvent besoin de deux (et parfois même trois) cartes pour se rendre au centre-ville! Ainsi, ça peut revenir tout simplement moins cher de prendre son auto.

Le gouvernement fédéral refuse d'accorder un avantage fiscal aux gens qui se procurent une carte mensuelle de transport en commun alors qu'il le fait pour les employés qui se font offrir une place



bartek komorowski

jouit pas jusqu'à maintenant d'une grande popularité. Les gens trouvent souvent que le covoiturage n'est pas assez souple ou qu'il est difficile à organiser.

Le vélo risque de ne pas attirer beaucoup de gens parce que les distances à franchir sont souvent trop longues. On pourrait encourager les habitants des banlieues plus éloignées du centre-ville à apporter leur vélo dans les trains de banlieue, et de l'utiliser pour circuler une fois rendus au centre-ville. Le désavantage du cyclisme est qu'il n'est possible de l'utiliser pendant l'hiver sous notre climat.

Le transport en commun dans la région est loin d'être idéal. Les citoyens

de stationnement par leur employeur. Le gouvernement provincial, qui a coupé 59,2 millions de dollars en subventions aux réseaux de transport en commun de la région depuis 1994, n'aide pas beaucoup non plus. Les tarifs montent, et la qualité du service baisse. La STCUM, par exemple, a coupé 500 000 heures de service d'autobus de ses horaires depuis 1994.

Les politiciens ne favorisent pas le passager du transport public. Ils aiment plutôt se vanter de «faire du chemin avec nos impôts». Ils pourraient créer plusieurs mesures pour décourager les automobilistes. Ils pourraient imposer des taxes plus élevées sur l'essence et sur les frais de stationnement, et établir des routes et des ponts à péage. Mais ils refusent d'introduire de telles mesures, parce qu'elles risqueraient de ne pas être populaires auprès des électeurs.

La région a besoin d'une vision concernant l'avenir de son infrastructure de transport. Les gens continuent à adorer leurs autos, mais ils deviennent de plus en plus fatigués de passer leur vie sur des ponts et des autoroutes à respirer les odeurs d'automobiles. Espérons que l'opinion publique va finalement pousser nos politiciens à appuyer les alternatives au transport par automobile, et non à multiplier les ponts et les autoroutes.



Et l'environnement dans tout cela?

par sonia ziadé

L'augmentation du nombre de véhicules sur les routes au cours des dernières décennies n'a pas causé que des problèmes de circulation dans les grands centres urbains. Le transport est également une source majeure de pollution - donc du réchauffement de la planète - et de la diminution de notre qualité de vie.

Selon le rapport annuel de Transport Canada, «les activités de transport contribuent aux changements climatiques, à l'appauvrissement de la couche d'ozone (augmentant les risques du cancer de la peau), à la dispersion de substances toxiques, à la pollution locale et régionale de l'atmosphère - y compris l'ozone troposphérique (smog), les pluies acides et le bruit - à l'épuisement des hydrocarbures et d'autres ressources naturelles, ainsi qu'aux dommages causés aux sols et aux sites naturels.»

Le problème n'est donc pas négligeable. C'est pourquoi l'ONU a organisé les Sommets de Rio (1992) et de Kyoto (1997) afin de s'attarder sur la question et ainsi conscientiser les pays industrialisés afin qu'ils réduisent leurs émissions de gaz. Le Canada, pionnier en matière de protection de l'environnement, n'a pas tardé à réagir. Reste à savoir si les beaux engagements vont se concrétiser.

L'un des objectifs de Transport Canada est de «contribuer au maintien d'un système national de transport [...] respectueux de l'environnement». Le défi le plus important est celui de réduire les émissions de gaz (monoxyde de carbone, dioxyde de carbone, etc) par les moteurs à combustion. Les transports émettent également des CFC, responsables des gaz à effet de serre et de l'appauvrissement de l'ozone atmosphérique. Mais la concentration de la pollution de l'air (qui peut causer des problèmes d'asthme et le cancer du poumon) n'est pas la seule répercussion désastreuse de l'émanation de gaz toxiques. Mentionnons également la contamination de l'eau et du sol par ces mêmes gaz. Par ailleurs, la construction et l'exploitation des infrastructures de transport modifient la surface du sol et peuvent ainsi déranger l'intégrité des écosystèmes et nuire aux migrations. Enfin, le bruit est un élément non négligeable pour ceux qui demeurent en bordure de routes plus achalandées.

Les solutions

La responsabilité ne revient pas qu'aux gouvernements. Les solutions doivent surtout passer par les citoyens. Si le transport en commun, la bicyclette ou la marche ne conviennent pas, il existe d'autres alternatives, par exemple, le service de partage de véhicules. Cette formule fait déjà fureur en Europe et le Québec fut la première province canadienne à l'implanter. D'ailleurs, la compagnie CommunAuto a même reçu l'appui officiel de Greenpeace. Selon le magazine Écoroute (écoroute.uqcn.qc.ca) «[...] cette formule vise à offrir à la population une alternative attrayante et économique à l'achat d'un véhicule. Ce faisant, ce service contribue à limiter la croissance des déplacements en automobile, à favoriser l'utilisation du transport en commun et à freiner la demande en espaces de stationnement». Des études de marché auraient démontré que même en Amérique, l'attachement des gens à leur automobile est en grande partie un mythe et donc que l'expansion du partage de véhicules est possible.

En attendant, Écoroute propose plusieurs gestes simples qui peuvent limiter les dégâts causés par le transport. Par exemple, couper le contact lorsque le véhicule est immobilisé, prendre le train au lieu de l'avion (en plus c'est moins cher), acheter un véhicule qui consomme moins d'essence ou écrire aux politiciens afin qu'ils soutiennent les alternatives à l'automobile, améliorent les réseaux cyclables et les systèmes de transport en commun et augmentent les frais d'immatriculation sur les voitures qui consomment plus d'essence. ■

Montréal sur deux roues

par aude maltais-landry

Pour échapper à l'enfer de la circulation automobile au centre-ville, de plus en plus de gens choisissent d'utiliser leur vélo de façon utilitaire. Mais la ville est-elle suffisamment bien aménagée pour le flot toujours grandissant de cyclistes?

Il y a environ 250 km de voies cyclables à Montréal, et on prévoit l'ajout de 90 km au réseau en 1999 (il faudra attendre la fin de l'année pour connaître les bilans de ce qui a été fait cette année et ce qui reste à faire). Le problème, comme le soulignent tous les groupes de cyclistes, c'est que le parc cyclable n'est pas unifié. Comme à peu près tous les plans d'urbanisme à Montréal, celui du réseau cyclable a été dirigé de façon plutôt «broche à foin» et ce, malgré les pressions qu'exerce depuis vingt-cinq ans Vélo-Québec pour faire entendre les revendications des cyclistes. Résultat: des petits bouts de pistes qui ne se rejoignent jamais. Par exemple, il manque toujours un tronçon de 400 mètres pour compléter la piste Trans-île, projet lancé par Jean Doré au printemps 1994 mais mis sur la glace depuis l'élection de notre «géranium national» la même année.

Les groupes de cyclistes font pression pour assurer une meilleure complémentarité entre le transport en commun et les vélos. Ainsi, on voudrait mettre en place des supports à vélo à l'avant des autobus et sur les taxis. Cependant, comme le dossier est mené par l'AMT, on risque d'attendre longtemps avant de pouvoir profiter de ces nouvelles initiatives. Le vélo étant rarement perçu comme un moyen de transport à part entière, les autorités en place sont peu enclines à investir pour le développement du vélo, bien que celui-ci soit un choix environnemental dont les avantages ne sont plus à prouver.

Question sécurité, la situation s'est grandement améliorée ces dernières années malgré le nombre grandissant de «cyclistes utilitaires réguliers» (400 000 au Québec). Dans le dossier du port du casque, la ville semble avoir cédé devant les protestations des principaux intéressés et renoncé à le rendre obligatoire. Bien qu'il y ait proportionnellement de moins en moins d'accidents, la cohabitation des vélos et des autres moyens de transport demeure conflictuelle, les cyclistes étant souvent accusés (et pas toujours à tort) d'être anarchistes et franchement imprudents. Il faut dire que le centre-ville est un fichu casse-tête pour le cycliste qui tient à sa vie et que, tant qu'il n'y aura pas une piste cyclable sur Sherbrooke ou de Maisonneuve, la technique du «chacun pour soi» restera la plus répandue chez le Montréalais pressé.

Pourtant, malgré tout le travail qu'il reste à accomplir pour faire de Montréal une nouvelle Amsterdam en matière de vélo, elle a été classée première des dix meilleures villes cyclables en Amérique du Nord par le magazine *Bicycling* en mars dernier. Le journaliste parle même de «maturité cycliste» de la ville, ce qui ne donne pas tellement le goût d'aller voir de quoi ça peut avoir l'air ailleurs... Il faut espérer que nos élus municipaux ne se pavanneront pas avec ces bonnes nouvelles. En attendant, pauvres étudiants, courriers à vélo et cyclistes hivernaux, sortez les pneus lisses et soyez prudents: l'hiver arrive! ☺

Invasion

L'étalement urbain est un phénomène mondial. Aucune ville n'en est épargnée, surtout pas Montréal. Bien sûr, cela cause bien des problèmes, comme les bouchons de circulation quotidiens sur les voies dites «rapides». Comment peut-on convaincre les gens de quitter leur verte pelouse et de revenir dans le royaume du béton pour sauver 30 minutes chaque matin et autant chaque soir? Que peut-on faire pour minimiser les problèmes de circulation? Gordon Ewing, professeur de géographie à l'Université McGill, nous livre ses pensées sur le sujet.

L'étalement urbain peut se définir comme un exode de citoyens de la «zone urbaine» vers des villes satellite. Une ville de banlieue est caractérisée par sa faible densité, son développement résidentiel uniforme, essentiellement composé de maisons unifamiliales ainsi que l'éloignement relatif par rapport aux commerces augmentent la dépendance à l'automobile.

«Ayons une belle pelouse verte et des enfants pour jouer dessus»

L'amélioration de la mobilité des gens, due au développement du système autoroutier ainsi qu'à l'augmentation du nombre de propriétaires de voitures, est à l'origine de l'étalement urbain. «Le développement des villes de banlieue a débuté après la Deuxième Guerre mondiale», explique le professeur Ewing. Jusque vers les années 70, les gens de la classe moyenne recherchaient une maison moderne à prix modeste, tout en payant peu de taxes. Les secteurs où une telle aubaine pouvait se trouver se situaient évidemment à l'extérieur du centre de la ville. Ces gens voyageaient matin et soir pour aller travailler, la plupart du temps au centre-ville.

Le fait que Montréal est une île a beaucoup influencé le développement des villes de banlieue. En premier lieu, les gens se sont installés dans l'île même. Ensuite, ils ont envahi l'île Jésus et la Rive-Nord ainsi que la Rive-Sud, mais pas à la même vitesse. Étant donné le prix exorbitant d'un pont entre la Rive-Sud et Montréal, il était plus facile d'en construire un entre l'île Jésus et Montréal, ce qui explique les dimensions de la couronne nord, beaucoup plus populeuse que la couronne sud. «Chaque fois qu'un pont était construit, il s'ensuivait presque instantanément le développement d'une ville de banlieue autour de celui-ci», poursuit Gordon Ewing. C'est ainsi que St-Lambert s'est formé autour du Pont Victoria et Brossard au pied du Pont Champlain.

Mais pourquoi les anglophones se sont-ils historiquement installés dans les banlieues de l'Ouest de l'île de Montréal (le West Island), tandis que les francophones habitent principalement ailleurs? «Cette disparité s'explique par la séquence historique. Les anglophones, avant la Révolution tranquille, étaient presque les seuls à avoir assez d'argent pour pouvoir quitter la zone urbaine.

Ils se sont donc établis là où les terrains coûtaient le moins cher tout en cherchant à conserver une durée raisonnable de voyage jusqu'au centre-ville. L'Ouest de l'île et St-Lambert répondaient à ces critères.» Le professeur Ewing explique qu'après la Révolution tranquille, les francophones, ayant alors eux aussi la capacité d'aller vivre ailleurs, se sont dirigés vers d'autres endroits, car l'Ouest de l'île était déjà plus cher que d'autres villes de banlieues.

Montréal est la région métropolitaine la plus densément peuplée au Canada et se classe dans les premières en Amérique du Nord. Cette réalité s'explique non pas par le souci des Montréalais d'épargner de l'espace, mais bien, encore une fois, par des faits historiques. «À Montréal, le boom immobilier s'est produit au milieu du 19^e siècle, une cinquantaine d'années avant Toronto, par exemple.» À cette époque, la majorité des gens se déplaçaient à pied, si bien qu'ils ne pouvaient vivre à 10 kilomètres de leur lieu de travail, ce qui a favorisé la construction de duplex. «Le phénomène du duplex est unique en Amérique du Nord. En ce qui a trait à la densité résidentielle dans le centre urbain, Montréal est deuxième, juste derrière New York.»

«Construisons notre compagnie là où le gazon est verdoyant (et les oiseaux font cui-cui)»

L'idée reçue selon laquelle tout le monde a son bureau au centre-ville n'est pas conforme à la réalité. La plupart des nouvelles compagnies choisissent plutôt de s'installer à Laval ou à St-Hubert, par exemple. Pourquoi? Pour les mêmes raisons que les banlieusards l'ont fait: des terrains et des taxes moins chers. «Après les années 70, de plus en plus d'entreprises ont regardé les choix de location qui s'offraient à eux et ont conclu que construire en banlieue était la meilleure option.» Les entrepôts et les industries manufacturières ont été les premières à quitter le centre-ville parce qu'elles ont besoin de beaucoup d'espace. Maintenant, c'est au tour des compagnies de haute technologie de s'exiler, notamment les entreprises pharmaceutiques, de biotechnologie et d'information, qui n'ont pas besoin d'être situées au centre-ville. En fait, seul le secteur de l'information a besoin de cet avantage. En prime, les entreprises de banlieue sont situées en général plus près de



urbaine

par jonathan arès

leurs employés, qui n'ont plus à s'empêtrer dans le trafic jour après jour.

Le grand problème avec l'étalement urbain des entreprises repose sur le fait que la grande majorité des gens qui ont un emploi en banlieue se déplacent en automobile. Ce nombre croissant d'automobiles pose de sérieux problèmes environnementaux, comme les pollutions sonore et aérienne. «Il y a un pourcentage significatif de gens qui se rendent au centre-ville en transport en commun, mais ce n'est pas le cas des gens qui travaillent en banlieue», fait remarquer le professeur Ewing. «Le problème actuel dans le secteur du transport en commun, c'est de trouver une solution qui amènerait efficacement les gens de banlieue en banlieue.»

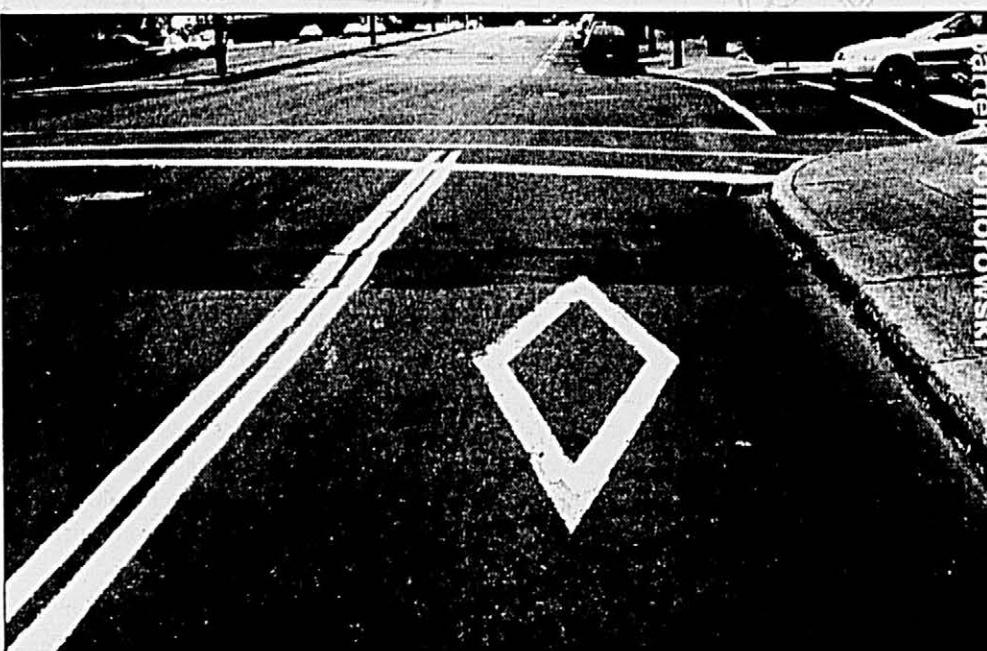
«Allez chérie, allons prendre l'autobus, c'est romantique!»

Alors, que peut-on faire pour inciter les gens à délaisser le confort de leur automobile et à s'embarquer dans le transport en commun? «Pas grand chose», laisse tomber avec un certain pessimisme Gordon Ewing. «Il n'y a pas eu de concertation entre les villes pour leur planification urbaine. Les entreprises en banlieue sont comme les résidences: dispersées et éloignées les unes des autres. Il n'y a eu aucune planification urbaine.»

L'implantation d'un système de transport en commun efficace en banlieue nécessiterait une très grande flexibilité que personne n'a encore trouvée. «Si, par exemple, on construisait un train de banlieue faisant le tour des couronnes nord et sud, peu de gens l'utiliseraient, car si la station la plus proche de votre travail est à un kilomètre, presque personne ne va marcher cette distance. Et de toute façon, le ratio

coût/profit [d'un tel projet] est hors de proportion». Le professeur introduit alors l'exemple du BART (Bay Area Rapid Transit), un système de transport en commun dans la région de San Francisco. Une étude faite par un économiste démontre qu'avec le seul montant des intérêts sur le coût des emprunts nécessaires au projet, on aurait pu faire l'acquisition d'autobus luxueux qui transporterait autant sinon plus de gens que le BART, et en assumer les coûts de fonctionnement...

Que font les autorités montréalaises pour ramener les banlieusards dans la grande ville? «Rien. La STCUM n'a pris aucune initiative dans ce dossier, comme c'est le cas de toutes les grandes villes nord-américaines. Les sociétés de transport ne sont efficaces que pour amener les gens au centre-ville.» Il faut dire que le problème est de taille: comment transporter tous ces gens travaillant en des endroits si éloignés les uns des autres?



De son côté, l'Agence métropolitaine de transport fait de son mieux, avec des ressources souvent insuffisantes. «L'AMT a produit ces dernières années une multitude de rapports et d'études, mais il n'y a pas eu grand chose de fait concrètement. Prenons l'exemple de la voie réservée au covoiturage sur l'autoroute 13 il y a trois ans. On a implanté cette voie sans prévenir les gens à l'avance et surtout, sans leur offrir un programme d'aide pour trouver des personnes avec qui partager leur voiture.»

Gordon Ewing estime que les gouvernements fédéral et provincial ne font pas leur part de travail dans le dossier. «Dans un rapport publié il y a quelques années sur les principales sources de stress, le trafic et la pollution sont arrivés dans les deux premiers rangs.» L'un des problèmes est que les solutions idéales pour décourager les gens d'utiliser leur automobile ne sont pas très populaires. «Si le gouvernement adoptait une telle politique [en augmentant les taxes sur l'essence ou les droits d'immatriculation, par exemple, pour aider à financer le transport en commun], il est certain qu'il ne serait pas réélu lors des prochaines élections.» Et si on forçait les compagnies à s'implanter dans la ville? «Elles iraient s'installer ailleurs [dans une autre ville], c'est sûr.» Ce qu'il faudrait, c'est une concertation de tous les partis. «Et ça urge, car la situation devient pire de jour en jour.»



1348, Ste-Catherine

Ouest 395-2222

15% de rabais pour les étudiants de McGill

Coup d'œil sur une planète parsemée de vert

par isabelle gagné

Le monde en noir:

- Les milieux urbains couvrent à peine 2 p. cent de la surface terrestre, et pourtant les villes sont responsables de 78 p. cent des émissions de carbone provenant d'activités humaines.

- Le trafic automobile tue 885 000 personnes chaque année.

- L'automobile demeure le moyen de transport le plus populaire: en Europe, son utilisation devrait augmenter de 20 p. cent au cours des dix prochaines années. Ce qui rend les promesses faites à Kyoto de réduire les émissions de CO₂ pratiquement impossibles.

- Rien qu'aux États-Unis, la congestion sur les routes fait perdre cinq milliards d'heures aux usagers chaque année. C'est cinq milliards d'heures pendant lesquelles une quantité inutile de carburant se répand dans l'air.

Des solutions pour une petite planète

- À Mexico, on a tenté de diminuer de

moitié la circulation automobile en décrétant que les voitures dont les plaques d'immatriculation se terminent par un chiffre impair ne peuvent rouler que les jours impairs du mois, et vice-versa. Il fallait s'y attendre, les riches ont contourné le problème en s'achetant deux voitures...

- Un peu partout, notamment à Copenhague au Danemark, Victoria en Colombie-Britannique et Rennes en France, les résidants peuvent emprunter gratuitement un vélo à un des (nombreux) points de distribution, et le laisser à un autre point, proche de leur destination. Au Danemark, c'est un système de publicité qui finance le service. Ailleurs, on peinture (en vert, par exemple) des vieux vélos pour les identifier. Et il n'y a pas de vol, puisqu'il y a toujours un vélo disponible pas loin!

- Les organisations de partage de voitures sont en pleine expansion en Europe et au Japon. Et à l'essai aux États-Unis. À Pleasanton, en banlieue de San Francisco, le programme CarLink met une douzaine de voitures à la disposition de quelque soixante

utilisateurs. En plus de maximiser l'utilisation de chaque véhicule, le partage de voitures permet aussi de réduire le trafic, la pollution, et les coûts.

- Les voitures électriques (disponibles aux États-Unis depuis près de quatre ans), que favorisent les activistes environnementaux, forment moins de 1 p. cent des ventes mondiales de voitures. Les ingénieurs tentent donc de créer des voitures révolutionnaires qui allient remboursement environnemental et coûts raisonnables. À l'essai, des hybrides qui fonctionnent en partie grâce à l'essence, en partie à l'électricité, et qui offrent un compromis intéressant: certains modèles réduisent de 70 à 80 p. cent la consommation d'essence.

- Dans certaines villes asiatiques, il est interdit d'entrer à l'intérieur de la ville dans une voiture qui ne contient qu'un passager. Ce qui fait qu'aux portes de la ville, une forme de «pouce» nouveau genre s'est développée.

COUREZ LA CHANCE DE GAGNER UN TÉLÉVISEUR 19P. STEREO

COMMENT FAIRE:

- Trouver un logo représentatif de notre centre d'écoute
- Faire le dessin sur une feuille de 8 1/2 x 11
- Le logo doit s'adresser à tous les âges

- ATTENTION ! Notre centre a une couleur attitrée : le jaune

- DATE LIMITÉ DU CONCOURS: 13 DÉCEMBRE 1999

LA MISSION DU CENTRE D'ÉCOUTE LE FOYER:

Nous sommes un organisme en santé mentale sans but lucratif qui offre un service d'écoute téléphonique à toute personne vivant une détresse psychologique.

**CENTRE D'ÉCOUTE LE FOYER
C.P. 144
SUCC. Anjou
Anjou H1K 4G6**

LA FAIM À MONTRÉAL

Le cercle vicieux alimentaire

par julien laplante

A Montréal aussi les gens ont faim. Dans la deuxième plus grande ville canadienne, on trouve un demi-million de personnes vivant sous le seuil de la pauvreté. Et qui dit pauvreté dit problèmes alimentaires, surtout lorsque cette pauvreté est fortement concentrée dans certains quartiers.

Moisson Montréal, la banque alimentaire centrale du Montréal métropolitain fondée en 1984, a beaucoup de succès. Peut-être même un peu trop. Alors que 237 organismes, reliés de près ou de loin à l'alimentation, bénéficient du support de la banque pour l'approvisionnement en denrées alimentaires, 150 autres organisations attendent patiemment qu'une place se libère pour qu'ils puissent à leur tour profiter des importantes ressources de Moisson Montréal. En bout de ligne, c'est 135 000 personnes qui reçoivent de l'aide grâce à la banque alimentaire. Et il y a de bonnes chances que Moisson Montréal devienne de plus en plus populaire si on se fie aux dernières statistiques. Dans le dernier rapport annuel de l'organisme, on notait une augmentation moyenne de 74 p. cent de la distribution des repas communautaires dans la région du Montréal Métropolitain entre 1995 et 1999.

L'éternelle fracture entre l'est et l'ouest de l'île de Montréal est évidente au niveau économique. Les indices de pauvreté des quartiers de l'ouest de l'île étant très faibles, la question de l'alimentation n'y pose pas un grand problème. Par conséquent, on retrouve beaucoup moins de services de repas dans la partie occidentale de l'île. Cependant, le tableau se dégrade radicalement dans le centre et l'est de l'île. Selon Moisson Montréal, on retrouve plus de la moitié des services de repas communautaires dans deux secteurs de Montréal, soit le centre-sud et Hochelaga-Maisonneuve. De même, on note une croissance de ce type de services dans d'autres quartiers du centre de l'île tels Villeray, Parc Extension, Petite Patrie et Saint-Michel. Cette concentration de la pauvreté a comme effet direct de précipiter les résidants de ces quartiers dans une spirale de pauvreté qui aggrave les problèmes alimentaires.

Dix-neuf dépanneurs, aucune épicerie

Non seulement les quartiers défavorisés sont-ils les plus marqués par le problème de la faim du simple fait de ne pas disposer d'un revenu suffisant pour se procurer ce dont ils ont besoin, mais c'est aussi dans ces quartiers où l'accès à la nourriture de qualité est le plus difficile. Par exemple, Denise Gauthier, une résidente de Verdun, faisait remarquer que dans un quartier de Verdun de 21 000 personnes, on retrouve 19 dépanneurs, et aucune épicerie. Celle-ci a d'ailleurs fait signer une pétition pour demander à la ville de Montréal d'encourager une des grandes

chaînes de supermarchés à venir s'y établir.

Un dénouement peu probable selon Gilles Corriveau, professeur aux HEC: «Les supermarchés croissent et les épices de quartier forment seulement 4 p. cent du marché. Pourquoi? Parce que la première préoccupation des grandes chaînes, c'est la satisfaction de l'actionnaire avec le meilleur taux de rendement possible. D'où la tendance aux fusions et à la concentration. 85 p. cent de la distribution alimentaire au Québec est maintenant contrôlée par trois firmes.» Entre Outremont et Verdun, une chaîne de supermarchés, qu'elle se nomme Loblaws, Sobey's ou Métro-Richelieu, choisirra sans coup férir Outremont en raison des revenus plus élevés de ses résidants. D'où une double problématique. Non seulement les habitants de quartiers défavorisés manquent de ressources économiques pour se procurer les aliments dont ils ont besoin, mais ils n'ont généralement même pas accès à un établissement à proximité de leur domicile pour se procurer des

«ces compagnies ont dû faire des études de marché qui démontrent que d'établir une succursale dans ces quartiers n'était pas rentable.» De plus, l'utilisation des dépanneurs comme principale source d'approvisionnement rendrait la gestion d'un budget déjà serré encore plus difficile selon Mme Fillion. «Les gens y vont pour acheter de la nourriture, mais finissent par acheter des cigarettes et des grattageux.»

Les solutions au problème

Dans la liste des organismes donateurs de Moisson Montréal durant l'année 1998-99, on note la présence de compagnies telles que Les Épiciers-Unis Métro-Richelieu, Loblaws, et Provigo (qui appartient désormais à Loblaws). Alors que ceux-ci s'empressent de donner leurs surplus à la banque alimentaire qui les distribue ensuite aux services de repas communautaires et de paniers de provision, ils sont les derniers à se bousculer aux portes lorsque vient le temps d'établir une succursale dans un quartier défavorisé. Cette pratique ne contribuerait-elle pas à agraver le problème?

Plusieurs critiques des organismes de distribution alimentaire (qui comprend les services de repas communautaires et les services de paniers de provision) disent que ceux-ci traitent les symptômes du problème sans en éliminer les causes. Ou pis encore, qu'ils ne font qu'accélérer le processus de déresponsabilisation et d'exclusion sociale dont souffrent certaines personnes.

En 1992, une enquête auprès de 500 usagers de services de dépannage alimentaire révélait d'ailleurs que 80 p. cent d'entre eux ne se sentaient plus responsables de leur approvisionnement alimentaire.

Jean-Paul Faniel, de la Table de concertation sur la faim et le développement social du Montréal métropolitain, un organisme qui regroupe des associations œuvrant dans le domaine de l'alimentation, est un de ceux qui désirent

fond, ne gère-t-on pas le problème au lieu de tenter de l'éliminer?» se demande-t-il.

Pour trouver de nouvelles voies, «toutes sortes d'interventions sont essayées», dit M Faniel. «Ça a commencé avec les cuisines collectives. [...] Ensuite, il y a eu la formation de groupes d'achat, qui permettent aux consommateurs d'avoir accès au prix des grossistes et même parfois des agriculteurs.» Une opinion qui est partagée par Bernard Normand, de

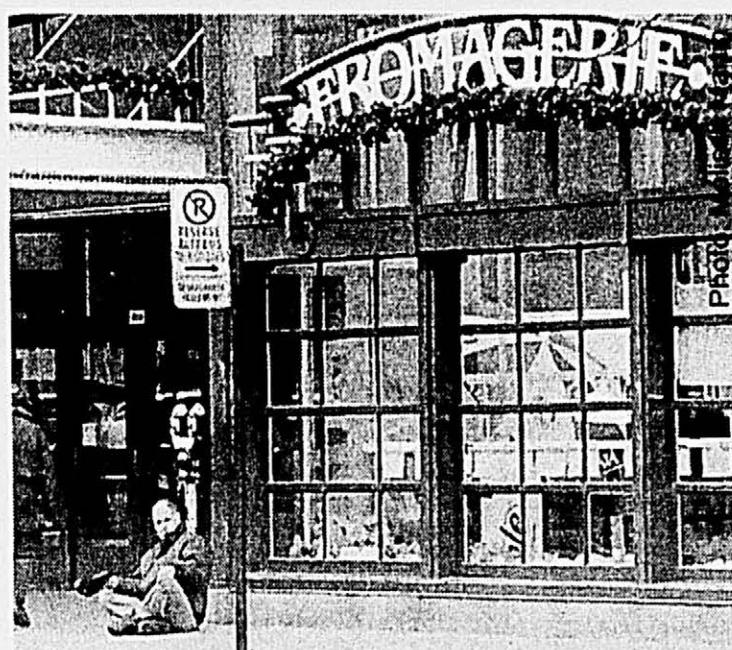
«(...) la première préoccupation
des grandes chaînes, c'est la
satisfaction de l'actionnaire avec
le meilleur taux de rendement
possible.» -Gilles Corriveau

l'Institut canadien d'éducation des adultes : «Les banques alimentaires sont une solution palliative, pas une solution à moyen et long terme. C'est une nouvelle forme de charité qu'on institutionnalise.»

«Historiquement, les petites épices s'occupaient des besoins de la population. Maintenant, les grandes entreprises doivent répondre aux besoins de leurs actionnaires», mentionne M. Faniel, qui ne s'en étonne d'ailleurs pas puisque le domaine de l'alimentation est régi par les lois du marché. Cependant, là où M. Faniel s'étonne, c'est qu'un besoin aussi essentiel que celui de se nourrir, au même titre que le logement et la sécurité, ne soit pas pris en considération en fonction des besoins collectifs, mais bien en fonction des besoins individuels. «L'alimentation est le seul besoin essentiel sur lequel la collectivité n'a pas son mot à dire» s'indigne M. Faniel. Le désengagement de l'État de la sphère sociale ne fait qu'amplifier le besoin de trouver de nouvelles alternatives aux vieilles mesures de soutien et aux solutions à apporter au problème de la faim.

Les alternatives que forment les groupes d'achat, qui consistent à regrouper plusieurs personnes désirant le même produit de façon à pouvoir acheter au prix du grossiste et à éviter les intermédiaires, et les cuisines collectives ont l'avantage d'impliquer les bénéficiaires d'aide alimentaire dans le processus de décision et n'en font pas de stricts receveurs d'aide. «L'esprit qui est là dedans, souligne M. Faniel, c'est de considérer les gens non pas à partir de leur problème, mais à partir de leurs ressources.» Les utilisateurs de ces services gardent donc un certain contrôle sur leur vie.

Reste néanmoins que la racine du problème alimentaire se trouve dans un mal beaucoup plus large, le problème des choix politiques, économiques et sociaux qu'une communauté se doit de faire, ce qui fait dire à M. Faniel : «Ce qu'on exige, c'est un débat.»



Même dans l'abondance, des gens ont faim

produits nutritifs, qu'on ne retrouve que rarement dans les dépanneurs, et ce à un prix prohibitif.

Mme Denise Fillion, de Moisson Montréal, abonde dans le même sens. «Je

«L'alimentation est le seul besoin essentiel sur lequel la collectivité n'a pas son mot à dire» -Jean-Paul Faniel

trouve ça aberrant, c'est faire une ségrégation contre ces gens.» Mme Fillion souligne que

mettre de l'avant des solutions alternatives, un processus qui est déjà bien avancé. «Dans le

LE SCRUTIN PROPORTIONNEL

Sus au modèle québécois

par françois pradella

Plus de 2 200 000 électeurs ont gaspillé leur vote aux élections de 1998. Voilà une des nombreuses conclusions auxquelles Paul Cliche, dans *Le scrutin proportionnel*, lancé la semaine dernière, est arrivé en analysant les élections de 1998. Et ce n'est pas tout, il va jusqu'à dire que notre mode de scrutin actuel fait qu'au Québec nous avons un sérieux déficit démocratique.

Détenteur d'une maîtrise en sciences politiques et collaborateur à La Presse et au Devoir, Paul Cliche est considéré comme l'un des pionniers de la sociologie électorale au Québec. De plus, dans un style accessible au néophyte en politique, il expose l'essentiel de son discours. Selon lui, le scrutin majoritaire au Québec permet d'élire des gouvernements stables en gonflant de façon artificielle la représentation parlementaire de certains partis politiques. La solution? Le mode de scrutin «proportionnel territorial», qui serait le mode qui représenterait le mieux les intentions de vote au Québec.

La petite histoire électorale au Québec

Au Québec, la question de la réforme électorale est retournée dans tous les sens depuis 40 ans. Et selon Paul Cliche, il n'y a «aucun signe annonciateur d'un dénouement heureux pour bientôt». Pour lui, tous les partis politiques ont fait preuve d'opportunisme lorsqu'il était temps de la réforme électorale, mais plus particulièrement le PQ. «L'exemple le plus flagrant de cet opportunisme est fourni par le PQ dont le programme comporte depuis trente ans un engagement formel en ce sujet. [...] Même René Lévesque n'a pas réussi à vaincre la résistance conjuguée d'une majorité de députés et d'organisateurs de son parti.»

En effet, au début des années 70, le PQ, avec René Lévesque comme chef, avait fait de la réforme électorale un enjeu important de leur agenda politique. Élu en 1976, les «parlementaires péquistes se sont vite réconciliés avec un système qu'ils décriaient avant 1976 mais grâce auquel ils avaient pris le pouvoir.» Au lendemain des élections de 1981, la conjoncture ne pouvait être meilleure pour effectuer le changement : les deux grands partis avaient recueilli 95% des votes et la totalité des 122 sièges.

L'opposition libérale de l'époque, sous les commandes de Claude Ryan, s'était ralliée à la réforme du scrutin. M. Lévesque avait annoncé lui aussi qu'une réforme électorale s'en venait. Une Commission a été instaurée et a remis son rapport en 1984 qui demandait une nouvelle formule à la «représentation proportionnelle territoriale». Cependant, les députés péquistes n'ont pas accepté cette réforme : «Faisons la souveraineté d'abord; on s'occupera de la démocratie après.»

Par la suite, les deux partis se sont lancés la balle jusqu'au règne Bouchard, et aucun changement n'a été apporté. Face à cette constatation, Paul Cliche pose alors une question importante: «La recherche

des conditions gagnantes serait-elle devenue à ce point une obsession pour le pouvoir péquistes qu'il lui faille pour cela renier ses engagements et sa parole?»

Les désavantages du système actuel

Les désavantages du scrutin majoritaire sont nombreux, et sont surtout ressentis par les tiers partis: «Il faut bien constater toutefois que le «comté» est de moins en moins un lieu de référence pour l'électeur parce qu'il est un territoire qui ne sert qu'à élire un député sans aucun rapport avec la vie réelle. [...] Ils [les tiers partis] se voient souvent même dénier tout droit à la représentation même s'ils ont obtenu une proportion significative des suffrages.» À noter que l'ADQ a obtenu 11,8 p.cent des votes et un seul député alors que le PQ (42,9 p.cent, soit moins de 4 fois les votes de l'ADQ) a obtenu 76 fois plus de députés.

«Au Québec [...] trois fois lors des 15 dernières élections (1944, 1966, 1998), le parti qui est arrivé deuxième dans l'expression des suffrages s'est vu attribuer le plus de sièges parlementaires et a donc formé le gouvernement.»

Le scrutin proportionnel territorial

Paul Cliche propose le découpage du Québec en 22 circonscriptions régionales en tenant compte de la localisation des citoyens. Le principe d'égalité du vote serait respecté en établissant un ratio électeurs/députés. De plus, il fixerait un seuil minimum aux partis pour avoir droit de participer à la répartition des sièges (environ 2,5 p. cent ou 100 000 électeurs).

Le principal argument contre un tel mode de scrutin est que les gouvernements seraient souvent minoritaires et peut-être instables. Cependant, les gouvernements minoritaires ont déjà existé quatre fois entre 1957 et 1979 au Canada. Aucun des 25 pays qui ont ce mode de scrutin n'est en proie à l'instabilité gouvernementale, sauf l'Italie. De plus, ces gouvernements de coalition sont plus représentatifs que les gouvernements actuels.

Mis à part le ton parfois gauchiste que l'on peut lire entre les lignes de temps à autre, le livre de Paul Cliche est un merveilleux ouvrage de réflexion pour les futurs politiciens. Ses avertissements sont clairs: «Le Parlement ne contrôle plus le gouvernement à cause de la discipline de parti, ce qui fait ressembler de plus en plus les premiers ministres à des dictateurs temporairement élus.» ☐

«Les tiers partis se voient souvent dénier tout droit à la représentation »

-Paul Cliche

annonces classées

Les annonces peuvent être placées par l'intermédiaire du bureau d'affaires du daily local B-07 du Centre universitaire, avant 14h00 deux jours avant le publication. Les bureaux sont ouverts de 9h00 à 17h00 du lundi au vendredi. Étudiants et employés de McGill (avec carte). \$4.75 par jour \$4.25 par jour pour 3 jours consécutifs et plus Grand Public. \$6.00 par jour \$5.00 par jour pour 3 jours consécutifs et plus Des frais supplémentaires peuvent survenir. Les prix n'incluent pas les taxes de vente (TPS et TVQ). Pour plus amples information, venez en personne à notre bureau ou appelez au 398-6790 VOUS NE POUVEZ PAS PLACER VOTRE ANNONCE PAR TÉLÉPHONE. Veuillez vérifier votre annonce lorsqu'elle paraîtra dans le journal. Le Daily ne se tient pas responsable des erreurs ou des conséquences que pourraient entraîner ces erreurs. A votre demande nous reimprimons votre annonce si cette dernière était incorrecte par notre faute. Le Daily se réserve le droit de ne pas imprimer certaines annonces.

OFFRES D'EMPLOI

École des Maîtres

Cours de formation barman(aid) et serveur. Rabais étudiant, programme de placement. 849-2828

\$\$ EARN EXTRA \$\$ TELEMARKETERS WANTED Full or Part-time positions. Hourly wage and commission. 483-6817

Tuition Problem??? Ground floor opportunity awaits. Become a business owner not a worker. Good teaching skills will earn you unlimited income and free time. Small investment of \$325 will make it happen. Call now 24hr. recorded message!!!

TRAITEMENT DE TEXTE

Success To All Students

WordPerfect 5.1 Term papers, resumes, applications, transcription of tapes. Editing of grammar. 31 years experience. \$1.25/D.S.P. (same day \$1.50) 7 Days/week. On Campus/Peel/ Sherbrooke. Paulette 288-9638.

C O U R S
Come and practice your French with francophones. Bilingual Club. Half and half (450) 465-9128.

Travel-Teach English. 5 day/40 hr OTT. Oct 13-17. TESOL teacher cert. course (or by corresp.) 1000's of jobs available. NOW. Free Info pack, toll free 1-888-270-2941.

SERVICES OFFERTS

Massage de relaxation musculaire (serieux) Prix spécial 25\$\$. Durée 1 heure 30m. Pour femme seulement, disponible 7 jours, possible service à domicile. 272-3513 Pagette 854-8987

Délits mineurs et autres délits

Conçu pour Charles et Diana

On peut tout faire sur Internet maintenant. Même divorcer! Le cabinet d'avocats anglais Hare and Son propose les formulaires en ligne, pour 575 livres (1 350 dollars), soit cinq fois moins que les procédures traditionnelles, selon le cabinet. Résultat : 1 800 couples ont déjà divorcé sur le net cette semaine. Qui a dit que l'Angleterre était puritaire? - françois caron

Attention: pièges à gamins

A Montréal, pourquoi les enfants sortent-ils leurs couteaux dans la cour d'école? Pour les Pokémons! Ces «monstres de poche» envahissent le monde, par cartes interposées. Vous pouvez les échanger mais surtout les acheter, à des prix très élevés (6\$ les 8 cartes environ). Certains parents voient là le moyen de faire de leur progéniture des capitalistes avertis avant l'âge, d'autres s'affolent devant l'agitation créée. Une chose est sûre, c'est que Nintendo, le distributeur, s'en met plein les poches. - dan israel

Mâle et Blanc

Les médecins sont 40 p. cent moins enclins à prescrire des tests cardiaques aux femmes et aux Noirs qui souffrent de douleurs à la poitrine qu'aux hommes et aux Blancs qui souffrent des mêmes symptômes, a découvert le New England Journal of Medicine. Ça ne vaut pas la dépense? - isabelle gagné

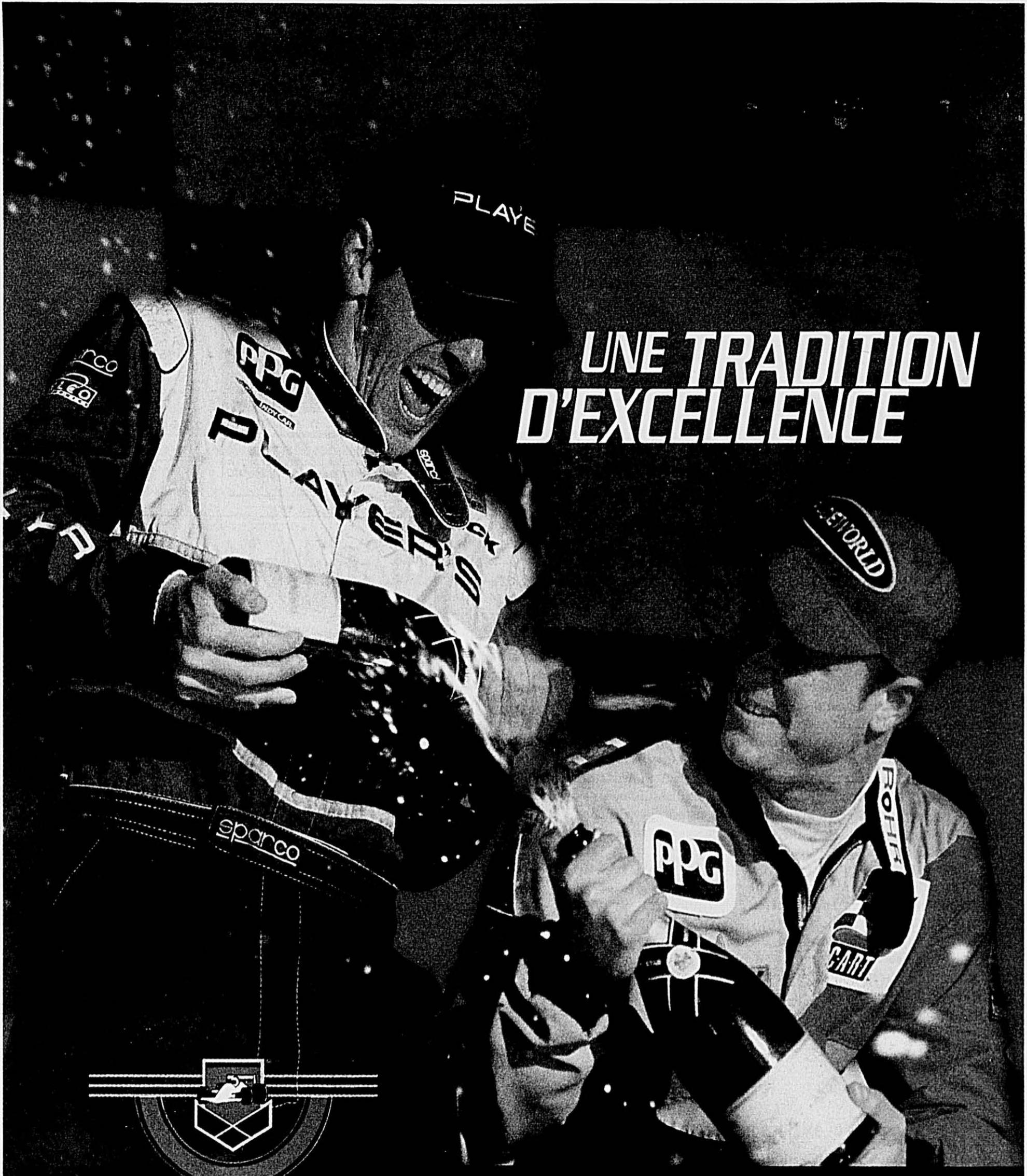
Massage pelvien

Une homéopathe-naturopathe-herboriste de Montréal donne des cours de sex-yoga [sic] aux femmes qui veulent provoquer leurs menstruations quand bon leur semble, contrôler leur contraception naturellement et gérer les «descentes, prolapsus et rétroversions de l'utérus» grâce à cette «gymnastique de l'utérus». Bientôt au YMCA. - i.g.

Et l'UQAM dans tout ça?

Notre très chic et estimée université McGill est passée du troisième au quatrième rang des universités canadiennes au palmarès annuel du non moins estimé magazine Maclean's. Ce qui a bien sûr provoqué tout un débat autour des méthodes d'évaluation et de la crédibilité de l'étude, et une nouvelle occasion de rappeler que le gouvernement Bouchard a trop coupé dans l'éducation. Et si McGill était arrivée au premier rang? - aude maltais-landry





UNE TRADITION
D'EXCELLENCE

L'ÉQUIPE
PLAYER'S

SUIVEZ-LES : WWW.PLAYER'S-RACING.COM